



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : PM 38 TAHUN 2012

TENTANG

RENCANA INDUK PELABUHAN TANJUNG PRIOK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

- Menimbang** :
- a. bahwa untuk memenuhi amanat Pasal 20 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, telah ditetapkan Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 42 Tahun 2011;
 - b. bahwa kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok dinilai tidak mampu lagi menampung pertumbuhan arus barang, sehingga akan menimbulkan kongesti yang dapat menyebabkan gangguan terhadap perekonomian nasional akibat terhambatnya kelancaran arus barang;
 - c. bahwa untuk mencegah terhambatnya kelancaran arus barang sebagaimana dimaksud dalam huruf b di atas, pembangunan Terminal Kalibaru yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Pelabuhan Tanjung Priok dinilai mendesak untuk dilaksanakan;
 - d. bahwa Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok yang ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 42 Tahun 2011 belum menampung rencana pembangunan Terminal Kalibaru sehingga perlu dilakukan penyusunan kembali Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok;

- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok;

- Mengingat** :
1. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4725);
 2. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4849);
 3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059);
 4. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5070);
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5093);
 6. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108);
 7. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 27, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5109);
 8. Peraturan Presiden Nomor 54 tahun 2008 tentang Penataan Ruang Dalam Kaitannya Dengan Pantura Dan Teluk Jakarta;

9. Peraturan Presiden Nomor 47 Tahun 2009 tentang Pembentukan dan Organisasi Kementerian Negara sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 91 Tahun 2011;
10. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2010 tentang Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Kementerian Negara Serta Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi Eselon I Kementerian Negara sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 92 Tahun 2011;
11. Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2012 tentang Penugasan Kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Untuk Membangun dan Mengoperasikan Terminal Kalibaru Pelabuhan Tanjung Priok;
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama;

- Memperhatikan:
1. Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 6 Tahun 1999 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
 2. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 2 Tahun 2003 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Barat;
 3. Peraturan Daerah Kabupaten Bekasi Nomor 14 Tahun 2001 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Ibukota Bekasi dan Daerah Sekitarnya (Koridor Timur dan Barat);
 4. Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 4 Tahun 2000 tentang Rencana tata Ruang wilayah Kota Bekasi;

M E M U T U S K A N :

- Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG RENCANA INDUK PELABUHAN TANJUNG PRIOK.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang berupa Terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
2. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang, dan/atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.
3. Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok dan sekitarnya untuk selanjutnya disebut rencana induk adalah pedoman pembangunan pelabuhan Tanjung Priok yang meliputi terminal Kalibaru, terminal Cilamaya, terminal Trans LNG, terminal Marunda dan terminal Tarumanegara yang mencakup keseluruhan kebutuhan dan penggunaan daratan serta perairan untuk kegiatan kepelabuhanan dan kegiatan penunjang pelabuhan dengan mempertimbangkan aspek-aspek teknis, pertahanan keamanan, sosial budaya serta aspek-aspek terkait lainnya.
4. Rencana Tapak adalah proses lanjut dari rencana induk pelabuhan Tanjung Priok yang mencakup rancangan tata letak pelabuhan yang bersifat teknis dan konseptual, perpetakan setiap fungsi lahan, perletakan masa bangunan dan rencana teknis dari setiap elemennya yang dilengkapi dengan konsepsi teknis dari bangunan, fasilitas dan prasarannya.
5. Rencana teknis terinci adalah penjabaran secara rinci dari rencana tapak sebagaimana dasar kegiatan pembangunan pelabuhan Tanjung Priok yang mencakup gambar dan spesifikasi teknis bangunan, fasilitas dan prasarana termasuk struktur bangunan dan bahannya.
6. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

BAB II

PENYELENGGARAAN KEGIATAN

Pasal 2

- (1) Untuk menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan Tanjung Priok dan sekitarnya yang meliputi pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan ekonomi dan pemerintahan lainnya serta pengembangannya dibutuhkan lahan daratan seluas 929,55 Ha dan areal perairan seluas 2205,3 Ha.
- (2) Kebutuhan areal daratan sebagaimana dimaksud ayat (1), terdiri dari:
 - a. lahan daratan eksisting di Pelabuhan Tanjung Priok seluas 725,55 Ha;
 - b. lahan daratan untuk pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok dan sekitarnya seluas 204 Ha

Pasal 3

Batas kebutuhan lahan daratan dan areal perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, digambarkan oleh garis yang menghubungkan titik-titik koordinat seperti tercantum dalam Dokumen Lampiran Peraturan ini.

BAB III

PEMBANGUNAN DAN PENGEMBANGAN FASILITAS

Pasal 4

- (1) Rencana pembangunan fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa kepelabuhanan dilakukan berdasarkan perkembangan angkutan laut, sebagai berikut:
 - a. jangka pendek, dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2017;
 - b. jangka menengah, dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2023;
 - c. jangka panjang, dari tahun 2012 sampai dengan tahun 2030;dengan rincian sebagaimana tercantum dalam Dokumen Lampiran Peraturan ini.
- (2) Fasilitas pelabuhan yang direncanakan untuk dibangun dan dikembangkan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sebagaimana tercantum dalam Dokumen Lampiran Peraturan ini.

Pasal 5

Rencana Tapak dan rancangan teknik terinci untuk pelaksanaan pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan disahkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Pasal 6

Pembangunan dan pengembangan fasilitas pelabuhan dilaksanakan dengan mempertimbangkan prioritas kebutuhan dan kemampuan pendanaan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 7

Pelaksanaan pembangunan dan pengembangan pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, wajib dilakukan dengan mempertimbangkan aspek lingkungan, didahului dengan studi lingkungan.

BAB IV

PENGGUNAAN DAN PEMANFAATAN LAHAN

Pasal 8

Rencana penggunaan dan pemanfaatan lahan untuk keperluan peningkatan pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya serta pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok dan sekitarnya sebagaimana tercantum dalam Dokumen Lampiran Peraturan ini.

Pasal 9

Dalam hal penggunaan dan pemanfaatan lahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 terdapat areal yang dikuasai pihak lain, pemanfaatannya harus didasarkan pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 10

Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan ini.

BAB V
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 11

Dengan berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan ini, maka Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 42 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 12

Peraturan ini mulai berlaku sejak tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri Perhubungan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 13 Juni 2012

MENTERI PERHUBUNGAN,

ttd

E.E. MANGINDAAN

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 15 Juni 2012

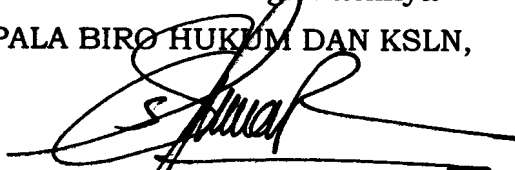
MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

AMIR SYAMSUDIN

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2012 NOMOR 633

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN,



UMAR AZIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001

LAMPIRAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR : PM.38 TAHUN 2012
TANGGAL : 13 JUNI 2012



RENCANA INDUK PELABUHAN TANJUNG PRIOK



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
2012

DAFTAR ISI

| | |
|--|---|
| | V.3. Kualitas Air Laut..... V-5 |
| | V.4. Evaluasi Kondisi Lingkungan Eksisting..... V-7 |
| | Bab VI Penutup..... VI-1 |
| Bab I Pendahuluan..... I-1 | |
| I.1. Latar Belakang..... I-1 | |
| I.2. Tujuan dan Sasaran..... I-3 | |
| I.3. Sistematika Penulisan..... I-3 | |
| Bab II Kondisi Aktual Pelabuhan Tanjung Priok..... II-1 | |
| II.1. Pelayanan Pelabuhan..... II-1 | |
| II.1.1. Pelayanan Kapal..... II-1 | |
| II.1.2. Pelayanan Barang..... II-1 | |
| II.2. Fasilitas Pelabuhan..... II-3 | |
| II.2.1. Alur, Kolam dan <i>Breakwater</i> II-3 | |
| II.2.2. Tambatan, Lapangan Penumpukan dan Gudang..... II-6 | |
| II.2.3. Peralatan..... II-6 | |
| II.2.4. Utilitas..... II-6 | |
| II.2.5. Navigasi..... II-7 | |
| II.2.6. Gate In dan Gate Out..... II-7 | |
| II.3. Trafik Pelabuhan..... II-9 | |
| II.3.1. Kunjungan Kapal..... II-9 | |
| II.3.2. Arus Barang dan Peti Kemas..... II-9 | |
| II.3.3. Arus Penumpang..... II-11 | |
| II.4. Terminal yang Berada di Lingkungan Tanjung Priok..... II-12 | |
| Bab III Proyeksi Trafik..... III-1 | |
| III.1. Landasan Proyeksi..... III-1 | |
| III.2. Proyeksi Volume Kargo..... III-1 | |
| III.3. Proyeksi Arus Petikemas..... III-1 | |
| III.4. Arus General Cargo..... III-2 | |
| III.5. Arus Liquid Cargo (Curah Cair)..... III-2 | |
| III.6. Aliran <i>Bag Cargo</i> dan Curah Kering (<i>Dry Bulk</i>)..... III-3 | |
| III.7. Perkiraan Arus Bongkar Muat / Ekspor Impor Kendaraan..... III-6 | |
| III.8. Perkiraan Arus Penumpang..... III-7 | |
| Bab IV Rencana Induk Pelabuhan..... IV-1 | |
| IV.1. Pengembangan Pelabuhan..... IV-1 | |
| IV.1.1. Penataan Pelabuhan Tanjung Priok (Eksisting)..... IV-1 | |
| IV.1.2. Pembangunan Terminal Kalibaru Utara..... IV-9 | |
| IV.1.3. Penataan Daratan dan Perairan Pelabuhan Tanjung Priok..... IV-14 | |
| IV.2. Pentahapan Pengembangan Terminal di Lingkungan Tanjung Priok..... IV-18 | |
| Bab V Pokok Kajian Terhadap Lingkungan..... V-1 | |
| V.1. Kondisi Saat Ini..... V-1 | |
| V.2. Kualitas Udara dan Kebisingan..... V-1 | |

Bab I Pendahuluan

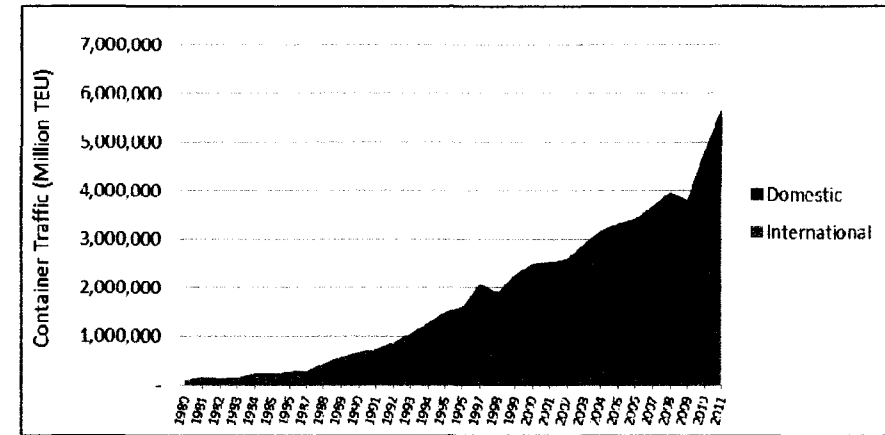
I.1. Latar Belakang

Dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011 – 2025, ditetapkan bahwa salah satu strategi utama yang harus dilaksanakan adalah penguatan konektivitas ekonomi. Dalam hal ini, MP3EI mengamanahkan untuk mengembangkan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai Pelabuhan Utama Internasional yang menjadi pintu gerbang konektivitas ekonomi nasional dan internasional.

Berdasarkan UU no 17 tahun 2008, Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 53 tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional, menurut hirarkinya, Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta merupakan Pelabuhan Utama yang berfungsi sebagai tulang punggung pembangunan nasional. Posisi yang begitu penting dalam sistem transportasi dan logistik nasional tersebut, menuntut Pelabuhan Tanjung Priok secara berkesinambungan harus mampu memfasilitasi aktifitas perekonomian dan perdagangan Indonesia.

Kemampuan memfasilitasi secara berkesinambungan tersebut dapat dijamin secara memadai bila perencanaan dan pengendalian pengembangan Pelabuhan yang terarah, terintegasi dan berdimensi, jangka panjang, khususnya menghadapi perubahan dan pertumbuhan arus barang. Untuk itu telah diterbitkan Rencana Induk Pelabuhan PM 42 tahun 2011, akan tetapi, hasil kajian terkini mengindikasikan perlu dilakukannya evaluasi kembali, atas rencana induk yang ada dengan beberapa alasan.

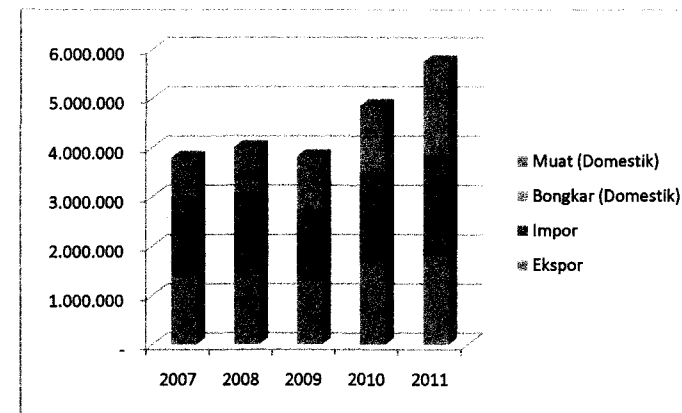
Pertama, merujuk kepada studi *The Feasibility of Kalibaru Development* (David Wignall Associates, 2011), arus petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok terus meningkat dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 8,3% per tahun selama lima tahun terakhir ini. Pada tahun 2010, petikemas yang ditangani sebanyak 4,8 juta TEU's, atau meningkat 24% dari tahun 2009, dengan komposisi 3,4 juta TEU's (72%) untuk ekspor-impor dan 1,4 juta TEU's (28%) untuk arus antar pulau di Indonesia. Pada tahun 2011, jumlah petikemas yang ditangani mencapai 5,8 juta TEU's, terdiri dari petikemas domestik 1,9 juta TEU's dan petikemas internasional 3,9 juta TEU's. Berikut ini adalah grafik yang menggambarkan arus petikemas internasional dan domestik yang terus meningkat di Pelabuhan Tanjung Priok dari tahun 1980 - 2011.



Sumber: David Wignall Associates

Gambar 1.1 Grafik arus petikemas internasional dan domestik di Pelabuhan Tanjung Priok.

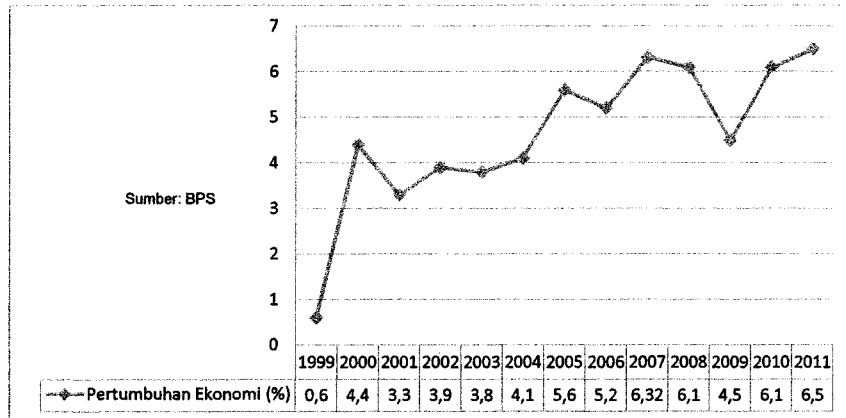
Berikut ini adalah grafik yang menggambarkan komposisi arus petikemas internasional dan domestik, beserta aktivitas bongkar dan muat di Pelabuhan Tanjung Priok.



Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar 1.2 Grafik komposisi arus petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok.

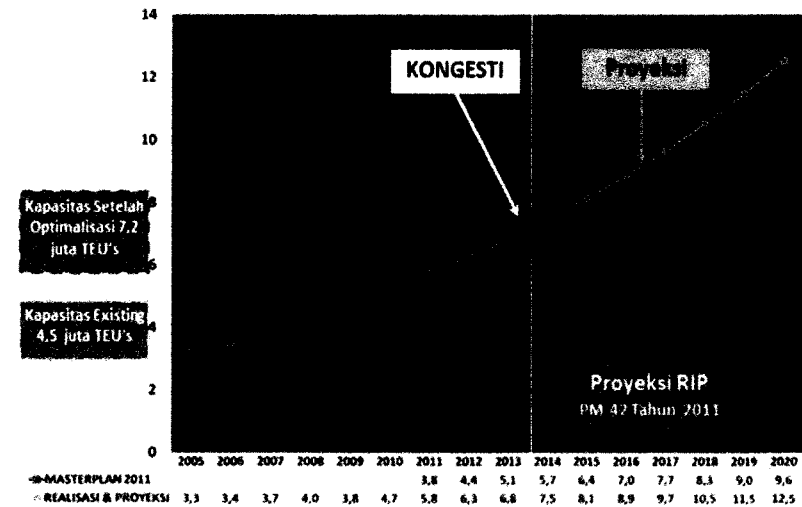
Pertumbuhan arus petikemas ini akan terus meningkat di masa mendatang seiring dengan pertumbuhan ekonomi nasional dan global. Secara global perkembangan ekonomi dunia (diukur dengan *world GDP growth*) untuk periode 1999-2003 mencapai 3,3% per tahun dan sedikit meningkat menjadi 4,2% per tahun untuk periode 2004-2008. Secara nasional, pertumbuhan rata-rata ekonomi Indonesia untuk periode 1999-2011 adalah 4,5%. Berikut ini adalah gambaran pertumbuhan ekonomi Indonesia.



Sumber: Diolah dari berbagai sumber

Gambar 1.3 Pertumbuhan ekonomi Indonesia per tahun.

Terjadinya pertumbuhan ekonomi nasional ini pun merupakan kontribusi dari peran dan fungsi pelabuhan. Pelabuhan yang ada di Indonesia perlu terus dibangun dan dikembangkan agar dapat menjaga pertumbuhan ekonomi, khususnya Pelabuhan Tanjung Priok yang merupakan pelabuhan utama penguat konektivitas ekonomi nasional dengan internasional. Selain itu, Pelabuhan Tanjung Priok juga perlu secepatnya dikembangkan karena *throughput* petikemasnya diproyeksikan akan terus meningkat seperti terlihat pada **Gambar 1.4**.



Gambar 1.4 Proyeksi *throughput* petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok.

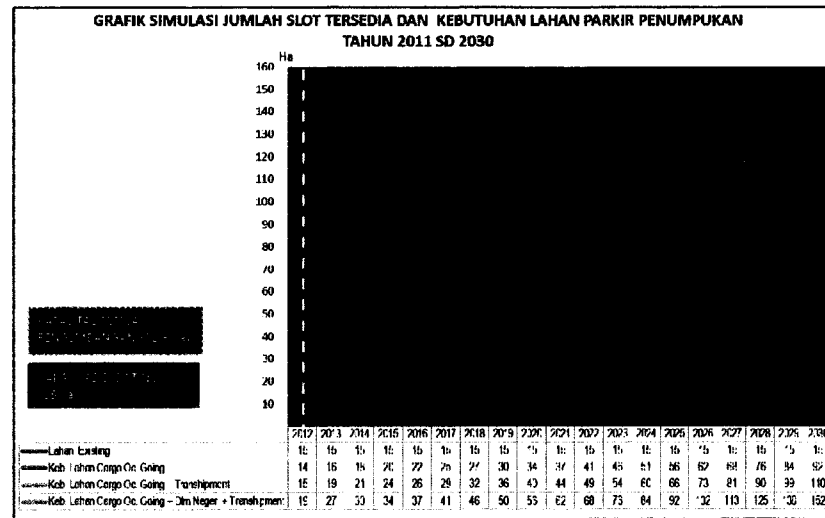
Berdasarkan **Gambar 1.4** tersebut, proyeksi *throughput* petikemas menurut Rencana Induk Pelabuhan 2011 adalah sebesar 3,8 juta TEU's. Sementara itu realisasi *throughput* tahun 2011 sebesar 5,8 juta TEU's. Dari proyeksi dan realisasi tersebut terdapat perbedaan jumlah kontainer sebesar 2 juta TEU's, sehingga proyeksi Rencana Induk Pelabuhan 2011 perlu dievaluasi kembali.

Lebih jauh, proyeksi *throughput* petikemas pada tahun 2012 adalah sebesar 6,3 juta TEU's dan pada tahun 2014 menjadi 7,5 juta TEU's. Kapasitas Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2008 adalah 4,5 juta TEU's dan saat ini telah dikembangkan menjadi 7,2 juta TEU's setelah dilakukan optimalisasi lahan, rekonfigurasi lahan, penambahan alat serta pemindahan bangunan-bangunan yang tidak berhubungan langsung secara operasional. Artinya, pada tahun 2014 kapasitas optimal akan terlampaui (*over capacity*). Situasi demikian menunjukkan bahwa pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok harus segera dilaksanakan.

Kedua, selain pertumbuhan volume petikemas, terjadi peningkatan volume ekspor / impor kendaraan yang berdampak pada peningkatan kebutuhan akan lahan terminal mobil (*Car Terminal*). Realisasi *throughput* untuk *Car Terminal* tahun 2011 adalah 219.801 unit mobil, 5.304 unit truk dan 10.796 unit alat berat. Proyeksi kebutuhan Lahan Penumpukan Mobil untuk *Ocean Going*, Dalam Negeri dan *Transshipment* akan meningkat dan dibutuhkan penambahan lahan hingga 19 Ha

di tahun 2012 sementara luas area *Car Terminal* di Pelabuhan Tanjung Priok saat ini adalah 15 Ha. Direncanakan untuk dilakukan pengembangan *Car Terminal* di Tanjung Priok seluas 22,2 Ha termasuk penambahan gedung parkir seluas 6,5 Ha di tahun 2012 - 2017.

Berikut ini adalah gambaran proyeksi kebutuhan lahan parkir (penumpukan) mobil di *Car Terminal*.



Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar I.5 Simulasi luas lahan tersedia dan kebutuhan luas lahan penumpukan mobil tahun 2012 s.d 2030.

Ketiga, dari evaluasi terhadap rancangan jalan akses pada PM. 42 tahun 2011 hanya berfungsi sebagai jembatan dan mengindikasikan biaya yang tinggi. Pada revisi yang diusulkan, pembangunan jalan akses dari sisi darat ke rencana area terminal akan diintegrasikan dengan dermaga dan lapangan penumpukan sehingga dapat menambah kapasitas terminal.

Berdasarkan ketiga penjelasan di atas, maka perlu segera dilakukan revisi Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok (PM 42 tahun 2011).

I.2. Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari Revisi Rencana Induk ini adalah untuk mendapatkan kerangka dasar dan pedoman untuk rencana pengembangan dan pembangunan Pelabuhan

Tanjung Priok yang baru. Kerangka dasar tersebut tertuang dalam suatu rencana pengembangan tata ruang yang dijabarkan dalam suatu tahapan pelaksanaan pembangunan jangka pendek, menengah dan jangka panjang.

Adanya tahapan ini memungkinkan untuk diwujudkan menjadi rencana pemanfaatan areal pelabuhan yang berkualitas, serasi dan optimal, sesuai dengan kebijakan pembangunan, kebutuhan pembangunan dan kemampuan daya dukung lingkungan. Hal ini diperlukan untuk menjamin kepastian usaha dan pelaksanaan pembangunan pelabuhan yang terencana, terpadu, tepat guna, efisien dan berkesinambungan. Kerangka dasar rencana pengembangan dan pembangunan pelabuhan ini diwujudkan dalam suatu Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok baru.

I.3. Sistematika Penulisan

Dokumen Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok ini disusun dengan urutan sebagai berikut.

- Bab I Merupakan penjabaran atas latar belakang, tujuan dan sasaran dari penyusunan rencana induk.
- Bab II Merupakan indentifikasi dari kondisi aktual Pelabuhan Tanjung Priok, baik dari fasilitas maupun trafik, sebagai gambaran umum dan acuan awal untuk menyusun rencana induk.
- Bab III Merupakan proyeksi dari trafik Pelabuhan Tanjung Priok sebagai acuan untuk mengetahui pengembangan yang harus dilakukan.
- Bab IV Merupakan rincian dari Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok, yang terdiri dari pentahapan pengembangan.
- Bab V Merupakan pokok kajian terhadap lingkungan
- Bab VI Merupakan bagian penutup dari Rencana Induk.

Bab II

Kondisi Aktual Pelabuhan Tanjung Priok

II.1. Pelayanan Pelabuhan

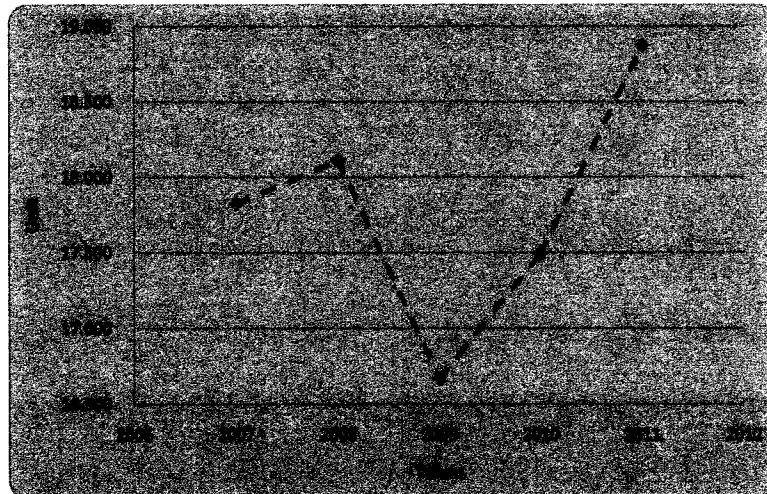
Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan hub utama secara umum memberikan pelayanan sebagai berikut.

II.1.1. Pelayanan Kapal

Pelayanan ini meliputi jasa labuh, pemanduan dan penundaan kapal, serta penambatan kapal. Dalam periode tahun 2007 sampai dengan tahun 2011, terdapat kecenderungan peningkatan jumlah kunjungan kapal dalam unit, arus kapal meningkat rata-rata 3,29% per tahun, dan mencapai 18.688 unit pada tahun 2011. Adapun dalam satuan *gross ton* (GT) arus kapal tumbuh rata-rata 5,48% per tahun, dan mencapai 112.342.184 GT pada tahun 2011.

Tabel II.1 Kunjungan Kapal Tahun 2007-2011 (Unit)

| No | Kategori | Unit | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--------|-------------------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | Pelayaran Internasional | Unit | 5.775 | 5.322 | 4.508 | 4.687 | 4.489 |
| 2 | Pelayaran Dalam Negeri | Unit | 11.908 | 12.589 | 12.004 | 12.582 | 14.199 |
| Jumlah | | Unit | 17.683 | 17.911 | 16.512 | 17.269 | 18.688 |



Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

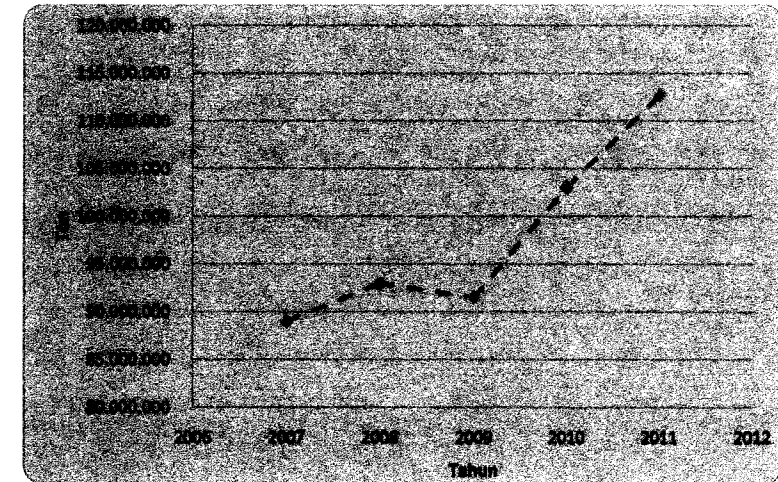
Gambar II.1 Grafik total unit kunjungan kapal tahun 2007 – 2011.

Tabel II.1 dan Gambar II.1 memperlihatkan pertumbuhan arus kapal dalam unit pada tahun 2007-2011. Terjadi penurunan pada tahun 2009, tetapi kembali meningkat tahun berikutnya. Begitu pula dalam GT sebagaimana Tabel II.2 dan Gambar II.2, tren menunjukkan peningkatan sepanjang 2007-2011, namun terjadi sedikit penurunan pada tahun 2009.

Perbandingan pertumbuhan kapal dalam GT dan unit tersebut tidak hanya menunjukkan jumlah kapal yang meningkat, namun juga kecenderungan ukuran kapal yang mengunjungi Pelabuhan Tanjung Priok semakin besar. Pada tahun 2010 hingga 2011 terjadi peningkatan yang relatif besar *gross tonnage* kapal yang dilayani.

Tabel II.2 Kunjungan Kapal Tahun 2007-2011 (GT)

| No | Kategori | GT | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--------|-------------------------|----|------------|------------|------------|-------------|-------------|
| 1 | Pelayaran Internasional | GT | 61.024.195 | 62.946.523 | 61.465.032 | 67.953.098 | 73.147.578 |
| 2 | Pelayaran Dalam Negeri | GT | 27.591.497 | 29.465.916 | 29.550.484 | 33.878.444 | 39.194.606 |
| Jumlah | | GT | 88.615.692 | 92.412.439 | 91.015.516 | 101.831.542 | 112.342.184 |



Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar II.2 Grafik total gross tonnage kunjungan kapal tahun 2007 – 2011.

II.1.2. Pelayanan Barang

a. Terminal konvensional/multipurpose;

Fasilitas yang melayani kegiatan bongkar muat konvensional ini pengelolaannya berada dibawah manajemen PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pelabuhan Tanjung Priok. Fasilitas ini melayani kegiatan bongkar muat barang umum, *bag cargo*, curah cair/kering dan petikemas,

dimana suatu dermaga belum secara khusus dialokasikan untuk barang dalam kemasan tertentu.

b. Terminal petikemas;

Fasilitas ini pengelolaannya berada dibawah manajemen PT. Jakarta International Container Terminal (JICT), Terminal Petikemas Kojadan PT. Multi Terminal Indonesia (MTI). Fasilitas ini berfungsi melayani kegiatan bongkar muat petikemas baik internasional maupun antar pulau dengan didukung oleh fasilitas modern, teknologi informasi yang canggih dan *ContainerTerminal Management System*.

c. Terminal curah cair;

Fasilitas ini terdiri dari Dermaga DKP dan Dermaga PT. Pertamina. Dermaga DKP pengelolaannya berada dibawah manajemen Cabang Pelabuhan Tanjung Priok berkerjasama dengan PT. Dharma Karya Perdana (DKP), sementara itu Dermaga PT. Pertamina dikelola dan dioperasikan oleh PT. Pertamina (Persero).

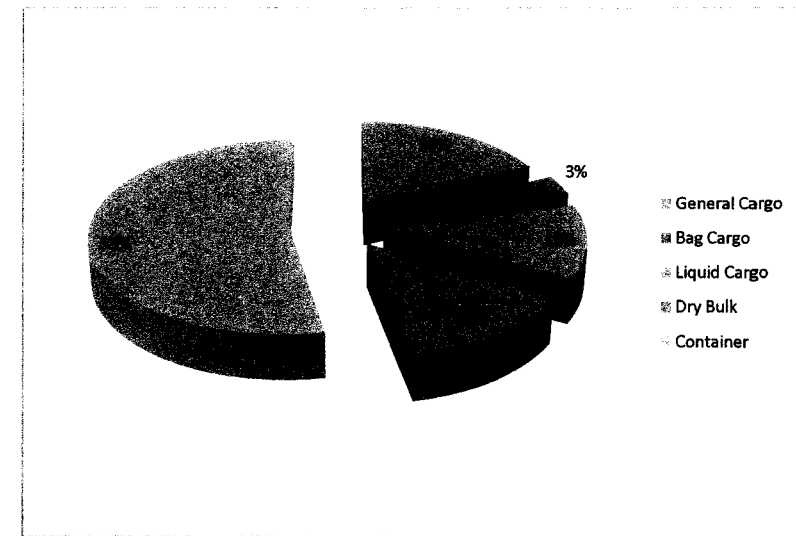
d. Terminal curah kering;

Fasilitas pelayanan bongkar muat curah kering.

- Curah kering khusus semen dan batu bara
Fasilitas ini pengelolaannya berada dibawah manajemen Pelabuhan Tanjung Priok yang pengoperasiannya bekerjasama dengan PT. MTI dan PT. Semen Padang.
- Curah kering khusus pangan/pakan
Fasilitas ini merupakan pengembangan fasilitas pelabuhan laut Tanjung Priok yang pengelolaan dan pengoperasiannya bekerjasama dengan PT. Bogasari dan PT. Sarpindo.

e. Terminal Penumpang;

Fasilitas ini pengelolaannya berada dibawah manajemen cabang Pelabuhan Tanjung Priok yang berfungsi khusus melayani kegiatan turun naik penumpang kapal laut.



Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

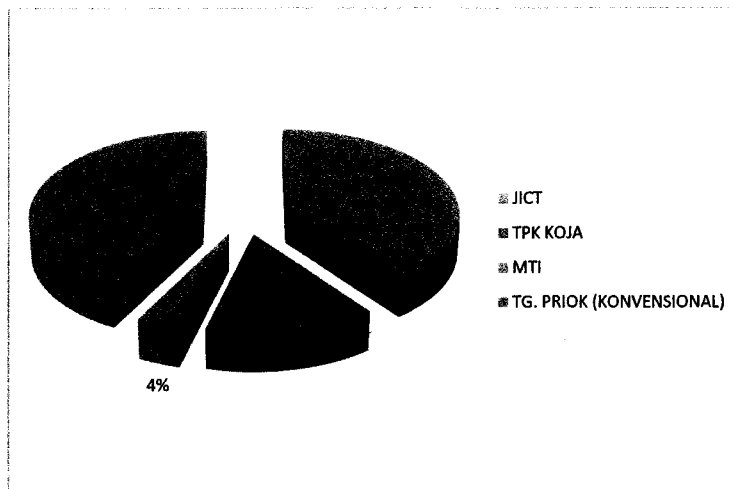
Gambar II.3 Persentase volume pelayanan Pelabuhan Tanjung Priok 2011.

Pada tahun 2011, total volume *cargo* yang dilayani Pelabuhan Tanjung Priok sebesar 75 juta ton, terdiri dari *general cargo* (18%), *bag cargo* (3%), *liquid cargo* (13%), *dry bulk* (13%), dan *container* (53%) seperti terlihat pada **Gambar II.3**.

Khusus peti kemas, jumlah dalam TEU's yang ditangani Pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2011, sebanyak 5,8 juta TEU's.

Pengelolaan bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok dilaksanakan oleh Cabang Pelabuhan Tanjung Priok, PT. JICT, KSO TPK Koja, dan PT. MTI, dengan rincian sebagai berikut :

- PT. JICT menangani 39,7% atau sebanyak 2.295.264 TEU's (peti kemas internasional);
- TPK Koja menangani 14,3% atau sebanyak 823.730 TEU's (peti kemas internasional);
- PT. MTI menangani 3,7% atau sebanyak 214.063 TEU's (peti kemas internasional dan antar pulau);
- Cabang Pelabuhan Tanjung Priok menangani 42,3% atau sebanyak 2.442.175 TEU's (peti kemas internasional dan antar pulau).



Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar II.4 Pangsa pasar petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok.

II.2. Fasilitas Pelabuhan

II.2.1. Alur, Kolam dan *Breakwater*

Pelabuhan Tanjung Priok saat ini memiliki area perairan seluas sekitar 424 Ha (termasuk area pelabuhan dan *breakwater*) dan kurang lebih 640 Ha area daratan. *Layout* dari konfigurasi alur, kolam dan *breakwater* Pelabuhan Tanjung Priok tersebut dapat dilihat pada **Tabel II.3** hingga **Tabel II.4**, serta **Gambar II.5**.

Tabel II.3 Alur Pelabuhan Tanjung Priok

| NO | LOKASI | PERMUKAAN | | | |
|-------|---|--------------|------------|------------------------|--------------------|
| | | PANJANG M | LEBAR M | LUAS M ² | KEDALAMAN M.LWS |
| 1 | Ambang Luar | 4.500 | 150 | 675.000 | -14 |
| 2 | Pintu Masuk Barat s.d Utara Bogasari | 7.000 | 100 | 700.000 | -14 |
| 3 | Utara Bogasari s.d Utara Tanjung Car Terminal | 700 | 100 | 70.000 | -12 |
| 4 | Utara DKB | 700 | 80 | 56.000 | -10 |
| 5 | Depan Lantamal | 800 | 30 | 24.000 | -10 |
| 6 | Nusantara I | 1.700 | 60 | 102.000 | -6 s.d -8 |
| 7 | Kali Japat | 950 | 50 | 47.500 | -5 |
| 8 | Alur Pelabuhan Minyak | 1.000 | 50 | 50.000 | -9 s.d -12 |
| 9 | Alur Pintu Masuk Timur | 2.500 | 100 | 250.000 | -5 |
| TOTAL | | 19.850 | 720 | 1.974.500 | |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).

Tabel II.4 Kolam Pelabuhan Tanjung Priok

| NO | LOKASI | PERMUKAAN | | | |
|----|---------------------|--------------|------------|------------------------|--------------------|
| | | PANJANG M | LEBAR M | LUAS M ² | KEDALAMAN M.LWS |
| 1 | Kolam Pelabuhan I | 1.280 | 175 | 224.000 | -7 s.d -14 |
| 2 | Kolam Pelabuhan II | 1.030 | 143 | 147.290 | -9 s.d -12 |
| 3 | Kolam Pelabuhan III | 1.030 | 190 | 195.700 | -10 s.d -12 |
| 4 | Dermaga 300 | 298 | 130 | 38.740 | -12 |

Tabel II.4 Kolam Pelabuhan Tanjung Priok (lanjutan)

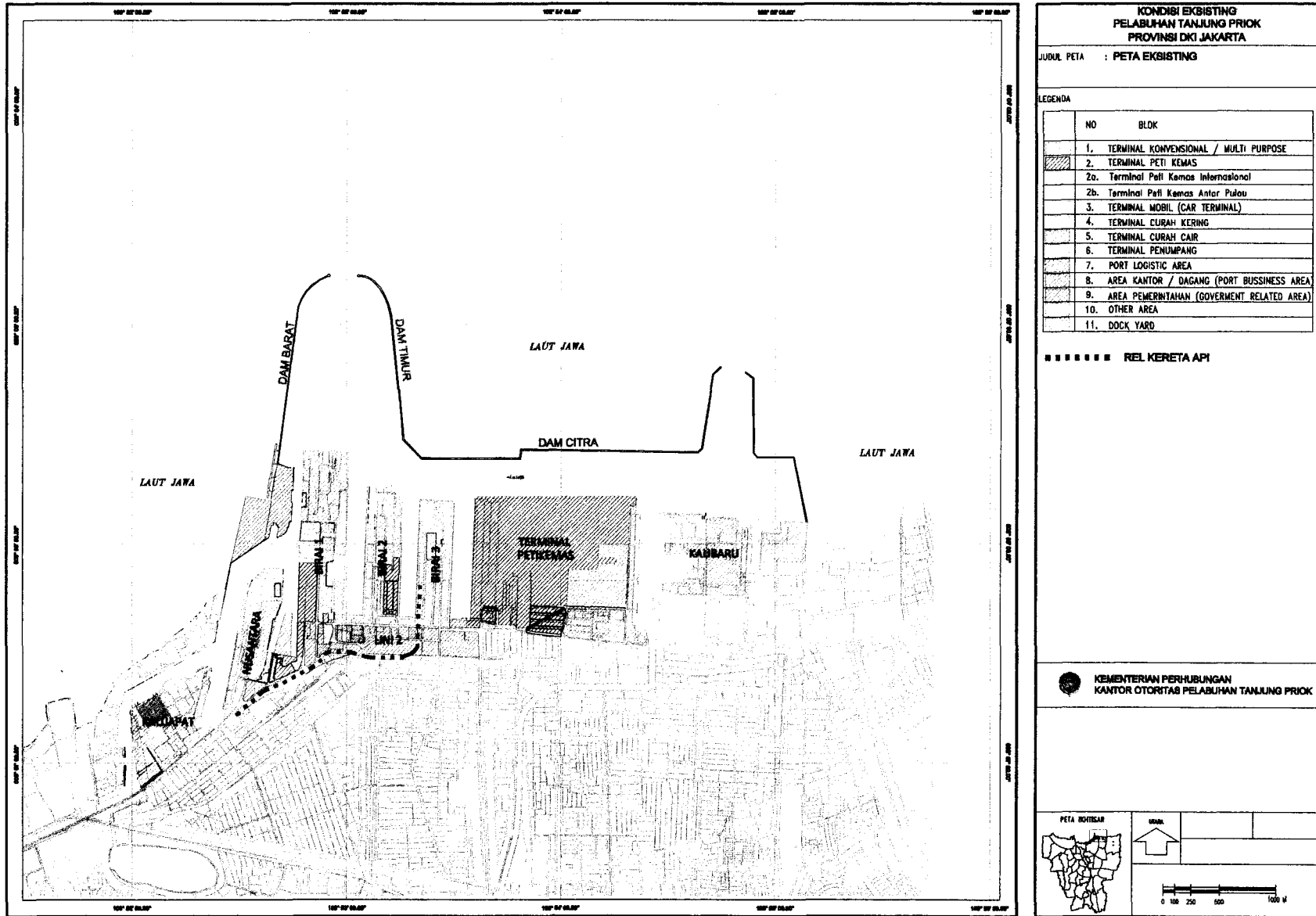
| No | Nama Kolam | Luas (m ²) | Volume (m ³) | Estimasi Biaya (Rp) | Perkiraan Waktu (bulan) |
|-------|------------------------------|------------------------|--------------------------|---------------------|-------------------------|
| 5 | Dermaga 115 | 250 | 20 | 5.000 | -12 s.d -13 |
| 6 | Dermaga Nusantara I | 934 | 50 | 46.710 | -6 |
| 7 | Nusantara II | 544 | 50 | 27.225 | -6 |
| 8 | Utara Gd 007 | 74 | 50 | 3.735 | -5 |
| 9 | Dermaga Curah Kalijapat | 53 | 60 | 3.180 | -5 |
| 10 | Dermaga 200 | 161 | 30 | 4.833 | -6 |
| 11 | Dermaga Utama MTI | 404 | 80 | 32.320 | -8 |
| 12 | Dermaga Serba Guna Nusantara | 514 | 50 | 25.700 | -8 |
| 13 | Dermaga Walie Jaya | 196 | 40 | 7.840 | -6 |
| 14 | Dermaga Walijaya Kalimati | 125 | 20 | 2.500 | -4 |
| 15 | Dermaga DKP | 204 | 200 | 40.800 | -8 |
| TOTAL | | 7.098 | 1.288 | 805.573 | |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).

Tabel II.5 Breakwater Pelabuhan Tanjung Priok

| No | Nama Breakwater | Maniang (M) |
|-------|----------------------|-------------|
| 1 | DAM NUSANTARA | 584 |
| 2 | DAM BARAT | 2.531 |
| 3 | DAM BARAT SISI TIMUR | 1.558 |
| 4 | DAM TENGAH | 1.148 |
| 5 | DAM CITRA | 1.597 |
| 6 | DAM TIMUR | 1.828 |
| Total | | 9.247 |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).



Gambar II.5 Layout fasilitas eksisting Pelabuhan Tanjung Priok.

II.2.2. Tambatan, Lapangan Penumpukan dan Gudang

Fasilitas tambatan (dermaga) yang dimiliki Pelabuhan Tanjung Priok secara umum dapat dikelompokkan seperti dalam Tabel II.6.

Tabel II.6 Dermaga Niaga Di Pelabuhan Tanjung Priok

| NO | LOKASI | LUAS (M ²) | DMD (M ²) | TINGGI (M) |
|----------------------------|---|------------------------|-----------------------|-------------------|
| 1 | Dermaga Pelabuhan Nusantara I | 1.448 | 29.157 | -4.00 s/d -9.00 |
| 2 | Dermaga Pelabuhan Nusantara II | 619 | 11.712 | -5.00 s/d -6.00 |
| 3 | Dermaga Nusantara II Timur | 725 | 12.026 | -2.60 s/d -10.00 |
| 4 | Dermaga Pelabuhan I Barat | 1.346 | 32.127 | -6.50 s/d -10.00 |
| 5 | Dermaga Pelabuhan I Selatan | 175 | 4.886 | -7.00 |
| 6 | Dermaga Pelabuhan I Timur | 1.150 | 23.938 | -6.50 s/d -9.00 |
| 7 | Dermaga Pelabuhan I Utara | 393 | 8.310 | -5.00 s/d -13.40 |
| 8 | Dermaga Pelabuhan II Barat | 1.023 | 18.249 | -7.70 s/d -10.00 |
| 9 | Dermaga Pelabuhan II Selatan | 144 | 2.880 | -4.00 s/d -6.00 |
| 10 | Dermaga Pelabuhan II Timur | 1.035 | 17.797 | -8.60 s/d -10.00 |
| 11 | Dermaga Pelabuhan II Utara | 298 | 7.450 | -11.00 s/d -12.00 |
| 12 | Dermaga Pelabuhan III Barat | 1.041 | 14.048 | -10.00 s/d -12.00 |
| 13 | Dermaga Pelabuhan III Timur (JICT) | 914 | 22.855 | -10.20 s/d -11.70 |
| 14 | Dermaga JICT, Koja, Bogasari, DKP, Car Terminal | 2.257 | 73.522 | -7.40 s/d -14.00 |
| Jumlah Dermaga Kapal Niaga | | 12.568 | 278.957 | |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Fasilitas gudang dan lapangan penumpukan (*open yard*) yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Priok secara umum disajikan pada Tabel II.7 berikut ini.

Tabel II.7 Gudang dan Lapangan Penumpukan (*Open Yard*) Pelabuhan Tanjung Priok

| NO | LOKASI | LUAS (M ²) |
|----|-----------------------|------------------------|
| 1 | Gudang | 101.977 |
| 2 | Lapangan Konvensional | 305.616 |
| 3 | Lapangan Petikemas | 1.650.321 |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

II.2.3. Peralatan

Peralatan untuk pelayanan kapal dan barang di Pelabuhan Tanjung Priok terdiri atas peralatan apung, peralatan terminal konvensional, peralatan terminal petikemas dan peralatan pendukung terminal lainnya. Spesifikasi masing-masing jenis peralatan dapat dilihat dari Tabel II.8 berikut.

Tabel II.8 Peralatan di pelabuhan Tanjung Priok

| NO | URAIAN | JMLAH UNIT |
|----------|--------------------------|------------|
| 1 | Alat Bongkar Muat | |
| a. | Excavator | 11 |
| b. | Reach Stacker | 64 |
| c. | Shore Crane | 7 |
| d. | Forklift | 138 |
| e. | Mobile Crane | 1 |
| f. | Top Loader | 7 |
| g. | HMC | 14 |
| h. | QCC | 32 |
| i. | RTGC | 113 |
| j. | RMGC | 5 |
| k. | Side Loader | 7 |
| l. | Head Truck | 212 |
| m. | Chassis | 212 |
| 2 | Alat Apung | |
| a. | Kapal Tunda | 16 |
| b. | Kapal Pandu | 9 |
| c. | Kapal Kepil | 7 |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

II.2.4. Utilitas

Utilitas di Pelabuhan Tanjung Priok antara lain fasilitas air kapal berupa pompa diesel sebanyak 8 unit 36 HP dengan kapasitas 150 Ton/Jam dan 4 unit 110 HP dengan kapasitas 200 Ton/Jam.

II.2.5. Navigasi

Alur masuk dan keluar area Pelabuhan Tanjung Priok hanya dilayani oleh satu pintu masuk (*entrance*), yaitu yang ada di sebelah barat (kedalaman alur -14m LWS), yang digunakan untuk kapal-kapal komersial. Pada pintu masuk (*entrance*) sebelah timur praktis tidak dapat digunakan, karena alurnya yang sempit dan dangkal (kedalaman -5 m LWS). Hanya kapal-kapal yang berukuran kecil saja yang masih dapat melewati jalur timur, seperti kapal ikan, *tug boat* dan lain-lain.

Alur di dalam lokasi pelabuhan adalah *one way ship*. Kapal yang ada di dalam area pelabuhan akan dibantu oleh *tug boat*. Kapal dengan LOA < 150m dilayani oleh 2 *tug boat* dan kapal yang mempunyai LOA ≥ 150 m dilayani oleh 3 *tug boat*.

Kecepatan rata-rata kapal di dalam area pelabuhan berkisar antara 1 – 2 knot karena pemanduannya (di dalam pelabuhan) dilakukan dengan bantuan *tug boat*. Sebagai contoh adalah untuk kapal petikemas (petikemas) yang merapat ke tambatan (Dermaga) terminal Koja memerlukan waktu antara 2 – 2,5 jam sejak dari pintu masuk pelabuhan sampai sandar di tambatan secara sempurna. Jika tidak ada hal-hal yang khusus/*emergency*, maka prioritas pelayanan atau penambatan diutamakan adalah untuk kapal penumpang, kemudian kapal petikemas dan selanjutnya kapal-kapal lainnya. Lokasi tunggu kapal berada diluar perairan pelabuhan/*breakwater*.

II.2.6. Gate In dan Gate Out

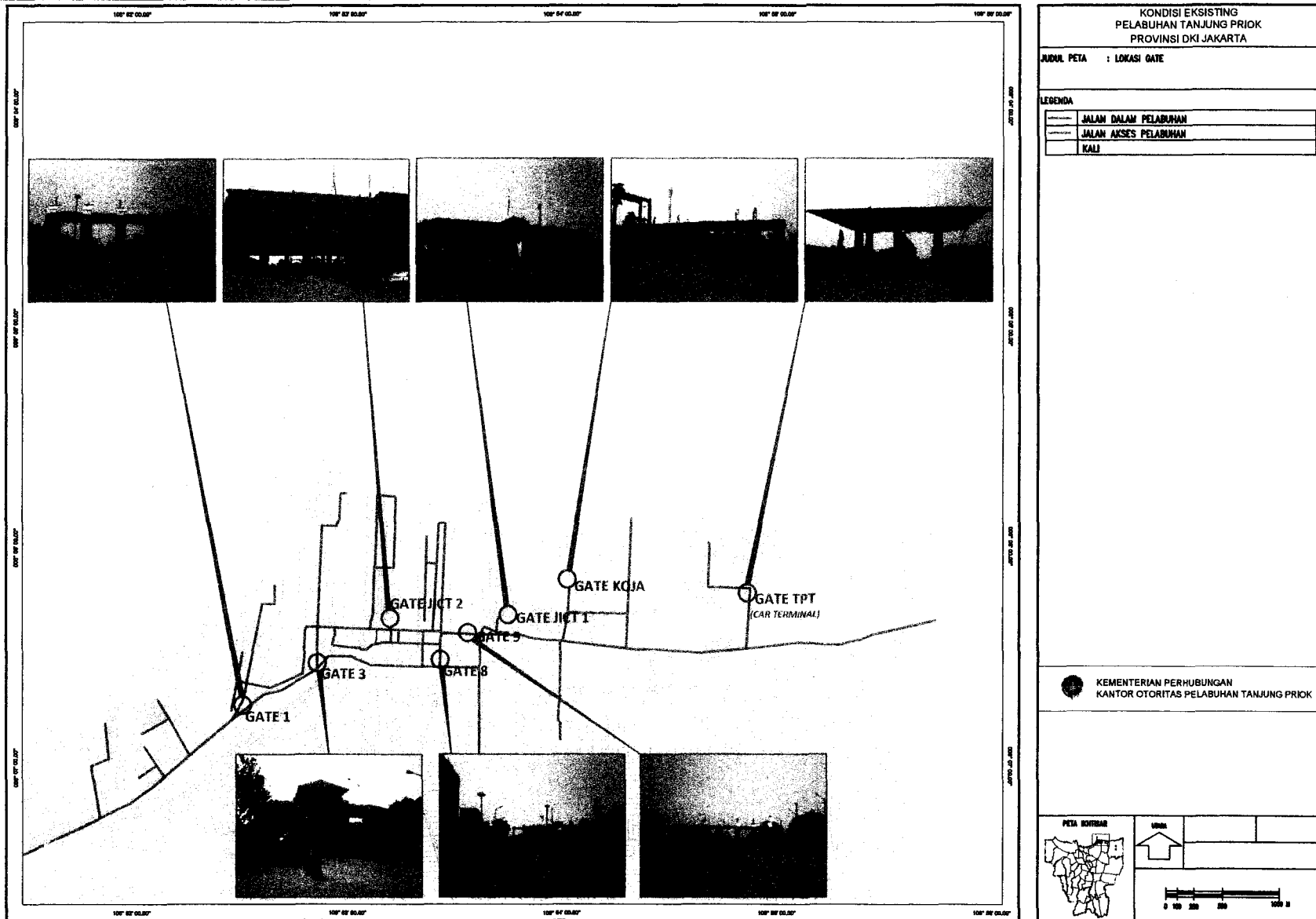
Di Pelabuhan Tanjung Priok terdapat 8 *gate* keluar-masuk yang dioperasikan untuk melayani terminal konvensional, terminal petikemas dan terminal mobil (*car terminal*), sebagaimana disajikan dalam **Gambar II.6**.

Terminal konvensional Pelabuhan Tanjung Priok memiliki 4 gerbang keluar-masuk, yaitu *Gate 1*, *Gate 3*, *Gate 8* dan *Gate 9*. *Gate 1* digunakan untuk kendaraan dari dan ke arah barat pelabuhan. *Gate* ini menghubungkan Jalan Nusantara II dengan Jalan Martadinata dan merupakan gerbang utama bagi kendaraan yang akan menuju terminal konvensional nusantara I dan II.

Gate 3 menghubungkan Jalan Martadinata dan Jalan Padamarang Selatan, dan merupakan *gate* alternatif untuk kendaraan dari arah barat yang menuju birai 1 dan birai 2. Berdasarkan rencana jangka pendek, *gate* ini akan ditutup bersamaan dengan pembangunan Pasoso *flyover*. *Gate 8* menghubungkan Jalan Bangka dengan Jalan Enggano. *Gate* tersebut merupakan gerbang keluar alternatif untuk kendaraan dari dalam pelabuhan, sekaligus merupakan gerbang masuk khusus sepeda motor. *Gate 9* menghubungkan Jalan Raya Pelabuhan dengan Jalan Jampea, dimana gerbang ini merupakan gerbang keluar-masuk utama bagi kendaraan dari dan ke arah timur terutama yang mengarah ke kawasan industri KBN-Marunda, KBN-Cilincing, Cikarang, Bekasi, Cikampek, Bekasi dan kendaraan dari Pantura.

Pada terminal kontainer terdapat 3 lokasi *gate*, yaitu JICT 1, JICT 2, dan TPK Koja. Masing-masing terminal kontainer tersebut menyediakan gerbang tersendiri yang khusus bertugas mengidentifikasi kontainer dan kendaraan yang keluar-masuk ke terminal tersebut. Kendaraan yang dapat keluar-masuk melalui *gate* tersebut hanya kendaraan khusus kontainer. Terminal kontainer JICT 1 dapat diakses langsung dari Jalan Jampea maupun Jalan Sulawesi melalui *gate* JICT 1. *Gate* Koja menghubungkan TPK Koja dengan Jalan Jampea. Khusus terminal kontainer JICT 2 yang lokasinya terletak di antara terminal konvensional, dapat diakses setelah masuk ke lini II Pelabuhan Tanjung Priok.

Sedangkan terminal mobil yang berlokasi di Kalibaru memiliki *gate* tersendiri yang terhubung langsung dengan Jalan Jampea. *Gate* ini terbatas hanya melayani kendaraan pengangkut mobil.



Gambar II.6 Layout Eksisting Lokasi Gate Pelabuhan Tanjung Priok.

II.3. Trafik Pelabuhan

Trafik Pelabuhan Tanjung Priok terdiri dari kunjungan kapal, arus barang (termasuk dalam kategori ini adalah arus peti kemas), serta arus penumpang.

II.3.1. Kunjungan Kapal

Kunjungan kapal di Pelabuhan Tanjung Priok dalam statistik pelabuhan dibedakan menjadi 3 (tiga) jenis pelayaran, yaitu pelayaran internasional, pelayaran domestik (dalam negeri) dan kapal negara/tamu. Kunjungan kapal berdasarkan jenis pelayaran di Pelabuhan Tanjung Priok sejak tahun 2007 sampai dengan tahun 2011 adalah sebagaimana terlihat pada Tabel II.9.

Tabel II.9 Kunjungan Kapal Berdasarkan Jenis Pelayaran di Pelabuhan Tanjung Priok

| No | Jenis | Unit | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----|-------------------------|---------------|--------|--------|--------|---------|---------|
| 1 | Pelayaran Internasional | Unit | 5.775 | 5.332 | 4.508 | 4.687 | 4.489 |
| | | GT (ribu ton) | 61.024 | 62.947 | 61.465 | 67.953 | 73.148 |
| 2 | Pelayaran Dalam Negeri | Unit | 11.908 | 12.589 | 12.004 | 12.582 | 14.199 |
| | | GT (ribu ton) | 27.591 | 29.466 | 29.550 | 33.878 | 39.195 |
| 3 | Kapal Negara/Tamu | Unit | 146 | 200 | 158 | 188 | 226 |
| | | GT (ribu ton) | 451 | 572 | 563 | 671 | 913 |
| | Jumlah | Unit | 17.829 | 18.111 | 16.670 | 17.457 | 18.914 |
| | | GT (ribu ton) | 89.066 | 92.985 | 91.578 | 102.502 | 113.256 |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Data diatas menunjukkan bahwa terdapat kecenderungan peningkatan arus kapal. Dalam unit, kapal rata-rata tumbuh 3,29% per tahun, sementara dalam GT, kapal rata-rata tumbuh 5,48% per tahun.

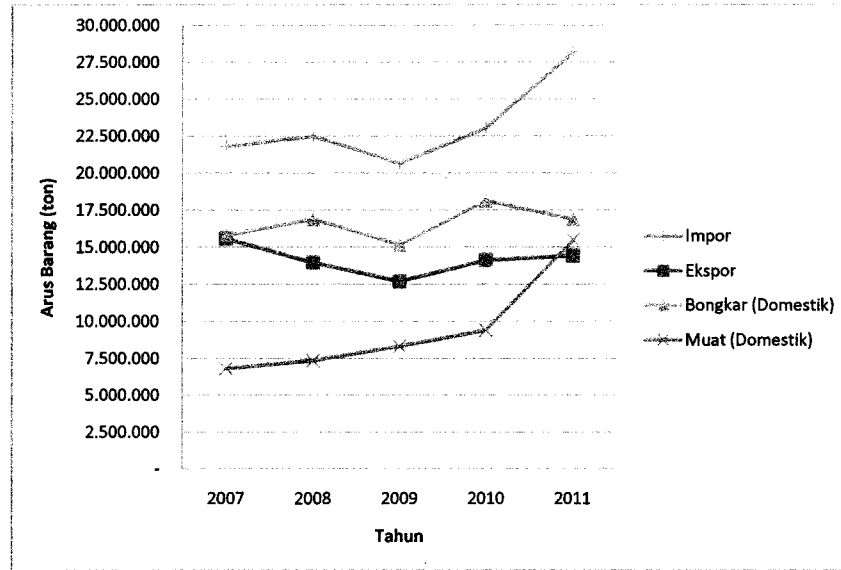
II.3.2. Arus Barang dan Peti Kemas

Arus barang di Pelabuhan Tanjung Priok dalam ton dalam periode sejak tahun 2007-2011 tumbuh rata-rata 6,14% per tahun. Pada tahun 2011, arus barang mencapai 74.989.804 ton. Pada tahun 2011 komposisi barang luar negeri mencapai 56,83% dan *domestic* 43,17%. Gambaran pertumbuhan arus barang berdasarkan jenis perdagangan dapat terlihat dalam Tabel II.10 dan Gambar II.7.

Tabel II.10 Arus Barang Berdasarkan Jenis Perdagangan Internasional dan Domestik (Ton)

| No | Jenis | Unit | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|----|--------------------|------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1 | Impor | Ton | 21.794.760 | 22.476.030 | 20.650.559 | 23.038.578 | 28.187.840 |
| 2 | Ekspor | Ton | 15.578.571 | 13.982.854 | 12.707.745 | 14.134.836 | 14.430.266 |
| 3 | Bongkar (Domestik) | Ton | 15.787.613 | 16.868.999 | 15.152.551 | 18.117.924 | 16.889.804 |
| 4 | Muat (Domestik) | Ton | 6.817.502 | 7.363.821 | 8.341.276 | 9.395.079 | 15.481.894 |
| 5 | Jumlah | Ton | 59.978.446 | 60.691.704 | 56.852.131 | 64.686.417 | 74.989.804 |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)



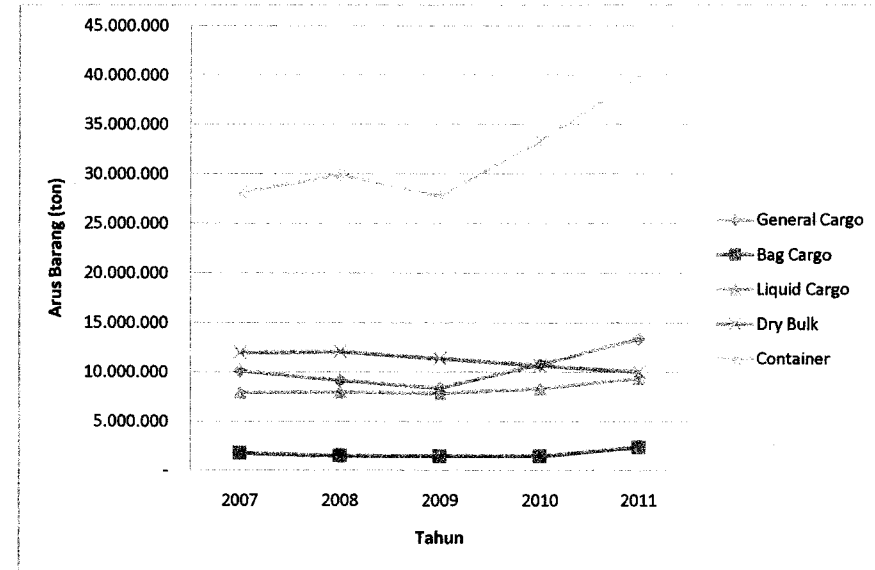
Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar II.7 Grafik arus barang berdasarkan jenis perdagangan internasional dan domestik (Ton).

Data historis operasional bongkar muat Pelabuhan Tanjung Priok tahun 2008 – 2009 menunjukkan stagnasi sebagai refleksi adanya dampak krisis ekonomi global selama kurang lebih 1 tahun, namun dalam periode 2009 – 2011 arus barang kembali mengalami peningkatan. Adapun arus barang berdasarkan kemasan terbagi dalam *general cargo*, *bag cargo*, curah cair, curah kering dan petikemas. Pertumbuhan arus barang setiap kemasan seperti yang terlihat pada **Tabel II.11** dan **Gambar II.8** menunjukkan adanya kecenderungan peningkatan untuk peti kemas dan *general cargo*.

Tabel II.11 ArusBarang Berdasarkan Kemasan (Ton)

| No. | Kemasan | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-----|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 1 | General Cargo | 10.124.820 | 9.155.398 | 8.366.494 | 10.811.092 | 13.381.526 |
| 2 | Bag Cargo | 1.763.415 | 1.519.271 | 1.483.985 | 1.466.706 | 2.399.903 |
| 3 | Liquid Cargo | 7.933.766 | 7.985.389 | 7.846.171 | 8.356.501 | 9.398.352 |
| 4 | Dry Bulk | 12.000.546 | 12.093.930 | 11.400.432 | 10.694.621 | 10.031.728 |
| 5 | Container | 28.155.899 | 29.937.716 | 27.755.049 | 33.357.497 | 39.778.295 |
| | Jumlah | 59.978.446 | 60.691.704 | 56.852.131 | 64.686.417 | 74.989.804 |



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

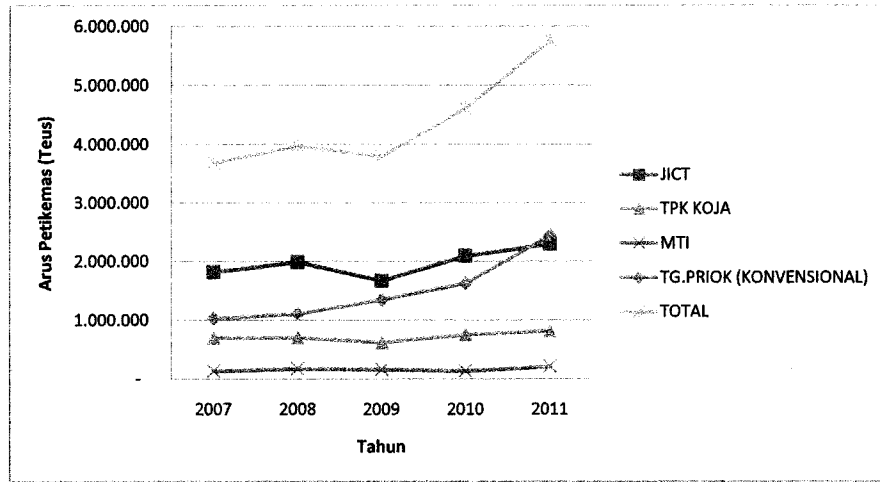
Gambar II.8 Grafik arus barang berdasarkan kemasan (Ton).

Berdasarkan data historis arus barang berdasarkan kemasan, nampak bahwa trafik *container* terus mengalami peningkatan. Hal tersebut disebabkan adanya peralihan preferensi penggunaan kemasan *cargo* oleh *shipper* dari yang semula berupa *general cargo* menjadi *container*. Kecenderungan tersebut muncul akibat beberapa faktor diantaranya harga *freight*, keamanan *cargo*, daya angkut, dll.

Sedangkan arus petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok sejak tahun 2007 sampai dengan tahun 2011 adalah sebagaimana terlihat pada **Tabel II.12** dan **Gambar II.9**.

Tabel II.12 Arus Petikemas (TEU's)

| | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|-----------------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1 Tanjung Priok | TEU'S | 1.165.630 | 1.283.880 | 1.509.338 | 1.762.912 | 2.442.175 |
| 2 MTI | TEU'S | 135.019 | 175.475 | 164.060 | 136.170 | 214.063 |
| 3 TPK Koja | TEU'S | 702.199 | 704.000 | 618.827 | 753.984 | 823.730 |
| 4 JICT | TEU'S | 1.821.292 | 1.985.781 | 1.671.246 | 2.095.010 | 2.295.264 |
| Jumlah | TEU'S | 3.824.140 | 4.149.136 | 3.963.471 | 4.748.076 | 5.775.232 |



Sumber :PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar II.9 Grafik arus petikemas (TEU's).

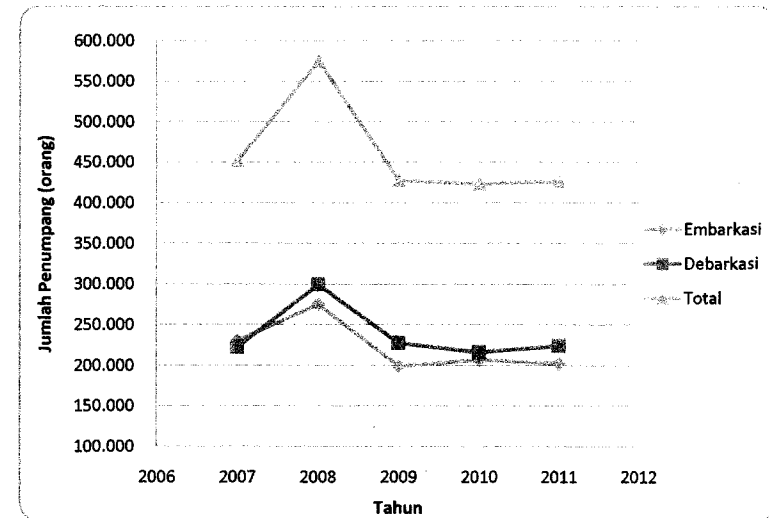
II.3.3. Arus Penumpang

Arus penumpang di Pelabuhan Tanjung Priok sejak tahun 2007 sampai dengan tahun 2011 yang tercantum pada Tabel II.13. Hampir seluruhnya adalah

penumpang kapal pelayaran dalam negeri, dan sebagian besar kapal-kapal milik PT. Pelni. Pertumbuhan penumpang tahun 2007 – 2011 disajikan dalam Gambar II.10.

Tabel II.13 Arus Penumpang

| Tipe | Kategori | Tahun | | | | |
|--------------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Dalam Negeri | | | | | | |
| Embarkasi | Orang | 230.006 | 275.605 | 199.845 | 207.638 | 202.929 |
| Debarkasi | Orang | 222.539 | 299.891 | 227.927 | 216.313 | 224.259 |
| Jumlah | Orang | 452.545 | 575.496 | 427.772 | 423.951 | 427.188 |

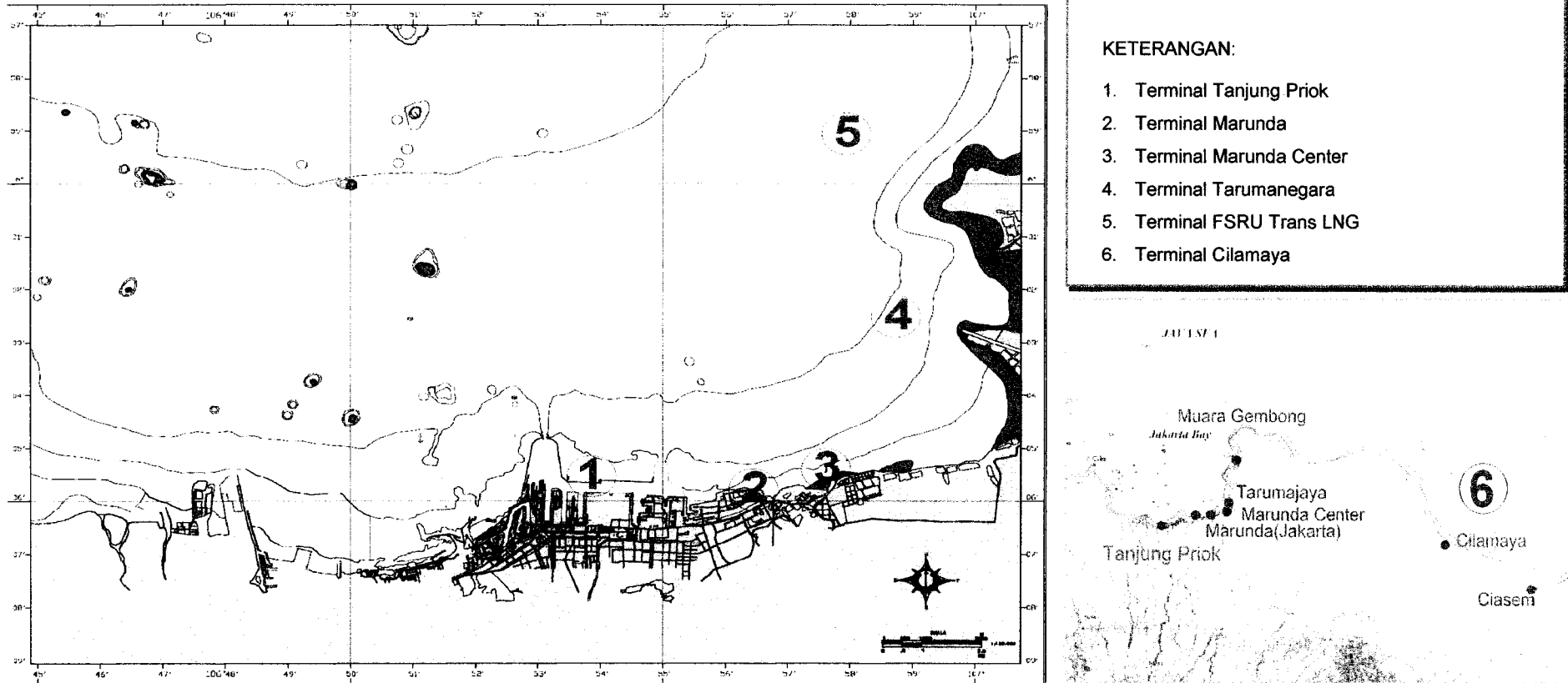


Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar II.10 Grafik arus penumpang kapal laut.

II.4. Terminal yang Berada di Lingkungan Tanjung Priok

Dalam perkembangannya seiring dengan peningkatan kapasitas dan kebutuhan, Pelabuhan Tanjung Priok memiliki DLKR (Daerah Lingkungan Kerja) yang mencakup Kabupaten Bekasi dan Kabupaten Karawang. **Gambar II.10** Berikut ini menggambarkan Terminal di Tanjung Priok.



Gambar II.11 Terminal di sekitar Tanjung Priok.

Bab III

Proyeksi Trafik

III.1. Landasan Proyeksi

Proyeksi pertumbuhan trafik di Pelabuhan Tanjung Priok dapat dilakukan dengan beberapa metode proyeksi. Secara umum metode yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Metode *Top Down*
Metode ini adalah metode proyeksi yang didasarkan pada situasi dan perkembangan pertumbuhan Ekonomi Global. Saat ini dominasi pertumbuhan ekonomi dan perdagangan dunia bergeser dari Eropa ke Asia. Hal ini juga mempengaruhi proyeksi trafik di Pelabuhan Tanjung Priok.
2. Proyeksi Tren
Metode ini adalah metode proyeksi yang didasarkan pada data historis trafik dan tren pertumbuhannya.
3. Metode *Bottom Up* dari Produsen
Metode ini adalah metode proyeksi yang didasarkan pada pertumbuhan PDRB, pertumbuhan penduduk serta pertumbuhan kebutuhan akan barang.

Karakteristik data sangatlah penting dalam menentukan metode yang dapat dipakai ataupun cara yang akan dipakai. Berdasarkan pemahaman terhadap karakteristik data yang ada, maka wilayah *hinterland* DKI Jakarta, Jawa Barat dan Banten sangatlah dominan dalam menentukan perkiraan aliran kargo di masa datang di Pelabuhan Tanjung Priok.

Sesuai dengan hasil kalkulasi, maka didapatkan keterkaitan antara beberapa jenis kargo terhadap nilai PDRB maupun jumlah populasi dari wilayah *hinterland* Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu DKI Jakarta, Jawa Barat dan Banten. Wilayah DKI Jakarta, Jawa Barat dan Banten dipilih sebagai wilayah *hinterland* dikarenakan konsentrasi penyebaran industri dan penduduk yang cukup tinggi.

Secara nasional, rata-rata pertumbuhan ekonomi Indonesia untuk periode 1999 – 2011 sebesar 4,5% per tahun, sedangkan rata-rata pertumbuhan penduduk Indonesia untuk rentang waktu tahun 2000 s/d 2010 sebesar 1,52% per tahun.

Data proyeksi kargo diambil dari penelitian konsultan, seperti JICA.

III.2. Proyeksi Volume Cargo

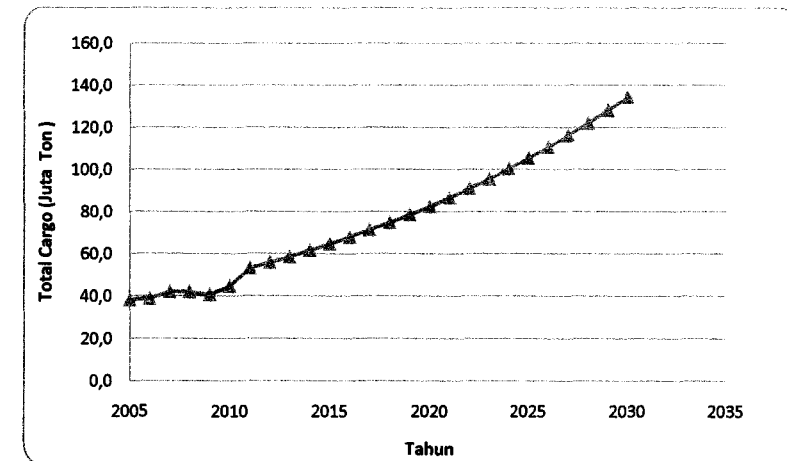
Volume kargo diproyeksikan dengan menggunakan asumsi 5% per tahun.

Proyeksi kargo keseluruhan dalam ton, yang mencakup *general cargo*, *bag cargo*, curah cair, curah kering dan peti kemas untuk jangka pendek, menengah, dan panjang ditunjukkan pada Tabel III.1.

Tabel III.1 Perkiraan Arus Barang Total

| | |
|------|-------|
| 2011 | 53,2 |
| 2020 | 82,5 |
| 2030 | 134,4 |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)
*Proyeksi (dalam ton) Tidak termasuk PT. JICT dan TPK Koja



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar III.1 Perkiraan proyeksi arus barang total.

III.3. Proyeksi Arus Petikemas

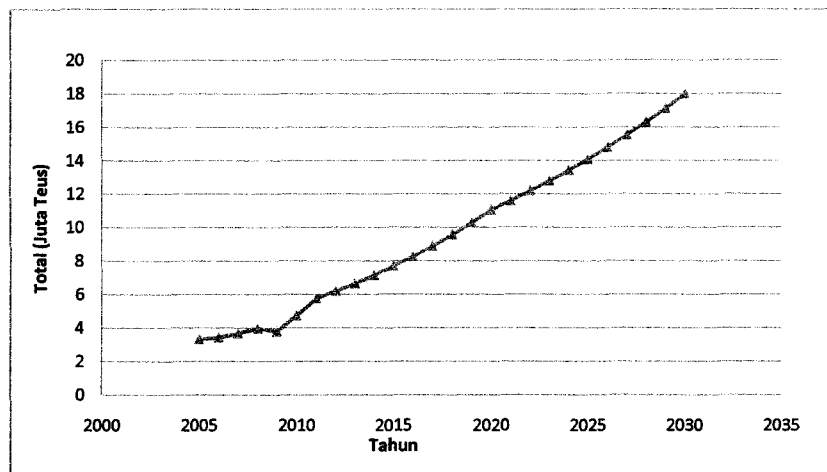
Arus petikemas diproyeksikan dengan mengasumsikan pertumbuhan 6% per tahun. Proyeksi arus petikemas keseluruhan dalam TEU's, yang mencakup petikemas MTI, Tg.Priok, TPK Koja dan JICT untuk jangka pendek, menengah, dan panjang ditunjukkan pada Tabel III.2.

Tabel III.2 Perkiraan Arus Petikemas

| | |
|------|-----|
| 2011 | 5,8 |
| 2020 | 11 |
| 2030 | 18 |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Data perkiraan arus petikemas pada tabel diatas dapat dilihat dengan lebih jelas pada **Gambar III.2** berikut ini.



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar III.2 Perkiraan arus petikemas.

III.4. Arus General Cargo

Untuk arus *general cargo* digunakan proyeksi yang telah dilakukan oleh JICA *Study Team*. Adapun hasil perkiraan volume *general cargo* jangka pendek (2011), menengah (2020) dan panjang (2030) dapat dilihat **Tabel III.3**.

Tabel III.3 Perkiraan Arus *General Cargo* (Ton)

| | Import/Bongkar | 2011 | 2020 | 2030 |
|-------------------|-------------------|--------|---------|---------|
| Semen | Import/Bongkar | 796 | 1,304 | 2,266 |
| | Eksport/Muat | 3,215 | 4,541 | 7,218 |
| | Total | 4,009 | 5,845 | 9,484 |
| Tepung | Import/Bongkar | 1,919 | 3,058 | 3,589 |
| | Eksport/Muat | 23 | 0 | 0 |
| | Total | 1,942 | 3,058 | 3,589 |
| CPO | Import/Bongkar | 1,481 | 1,877 | 2,178 |
| | Eksport/Muat | 45 | 188 | 218 |
| | Total | 1,526 | 2,065 | 2,393 |
| Besi dan baja | Import/Bongkar | 3,272 | 4,291 | 4,291 |
| | Eksport/Muat | 522 | 844 | 844 |
| | Total | 3,796 | 4,935 | 4,935 |
| Batubara | Import/Bongkar | 3,080 | 4,311 | 5,853 |
| | Eksport/Muat | 9 | 0 | 0 |
| | Total | 3,088 | 4,311 | 5,853 |
| Pasir | Import/Bongkar | 2,008 | 4,700 | 8,417 |
| | Eksport/Muat | 44 | 0 | 0 |
| | Total | 2,052 | 4,700 | 8,417 |
| Hasil Hutan | Import/Bongkar | 884 | 1,300 | 1,300 |
| | Eksport/Muat | 83 | 200 | 200 |
| | Total | 1,067 | 1,500 | 1,500 |
| Petroleum Product | Import/Bongkar | 5,117 | 5,000 | 5,000 |
| | Eksport/Muat | 89 | 0 | 0 |
| | Total | 5,198 | 5,000 | 5,000 |
| CBU (Mobil) | CBU Import (unit) | 32,678 | 159,000 | 314,000 |
| | CBU Export (unit) | 56,669 | 130,000 | 185,000 |
| | Total | 89,347 | 289,000 | 499,000 |

Sumber : JICA Study Team

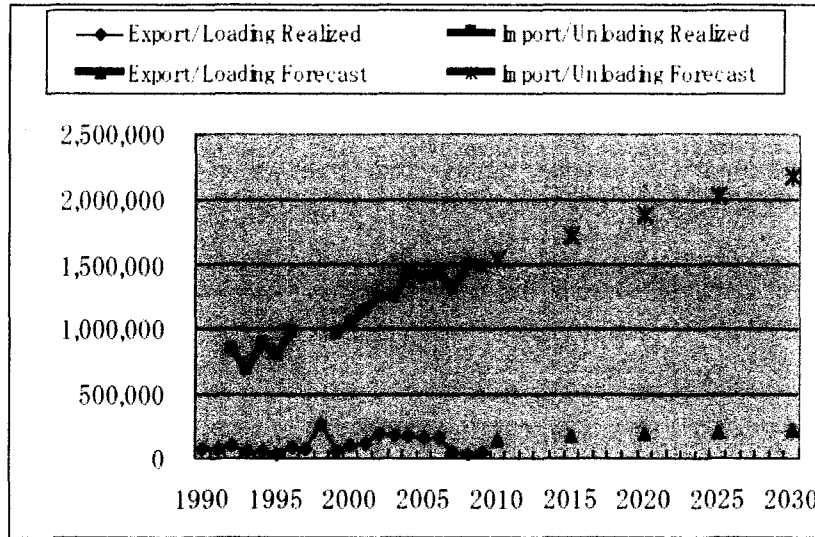
III.5. Arus Liquid Cargo (Curah Cair)

Hasil perkiraan arus curah cair untuk CPO dan *Petroleum Product* yang didapatkan jangka pendek 2011, menengah 2020, dan panjang 2030 disajikan pada **Tabel III.4**, **Gambar III.3**, **Tabel III.5** dan **Gambar III.4** sebagai berikut :

Tabel III.4 Perkiraan Arus Barang Curah Cair CPO (Ton)

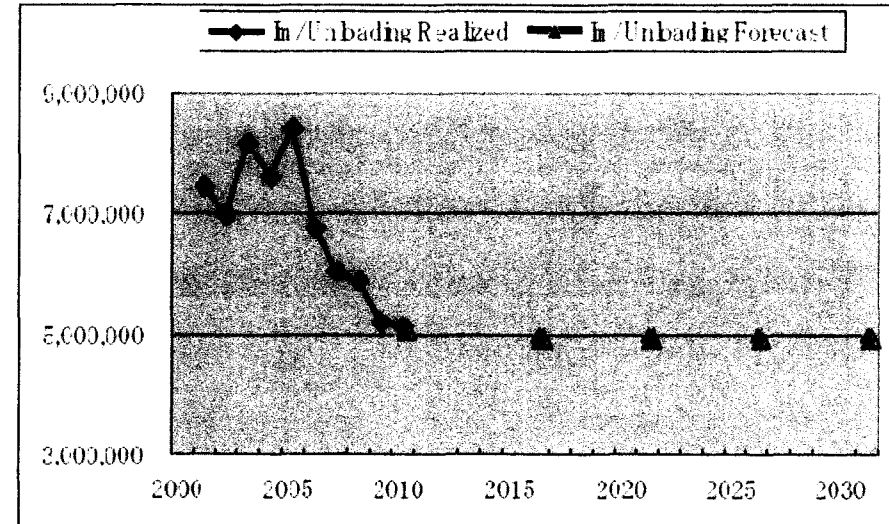
| | 2011 | 2020 | 2030 |
|----------------|-------|-------|-------|
| Import/Dongkar | 1,041 | 1,397 | 1,409 |
| Eksport/Muat | 105 | 168 | 31 |
| Total | 1,146 | 1,565 | 1,526 |

Sumber : JICA Study Team



Sumber : JICA Study Team tahun 1990 – 2010 realisasi

Gambar III.3 Perkiraan arus barang curah cair CPO.



Sumber : JICA Study Team tahun 1990 – 2010 realisasi

Gambar III.4 Perkiraan arus barang curah cair petroleum product.

Tabel III.5 Perkiraan Arus Barang Curah Cair Petroleum Product (Ton)

| | 2000 | 2005 | 2008 | 2011 | 2020 | 2030 |
|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Import/Bongkar | 7,450 | 6,757 | 5,197 | 5,117 | 5,000 | 5,000 |
| Export/Muat | - | - | - | 69 | - | - |
| Total | 7,450 | 6,757 | 5,197 | 5,000 | 5,000 | 5,000 |

Sumber : JICA Study Team Tahun 2000 – 2008 realisasi

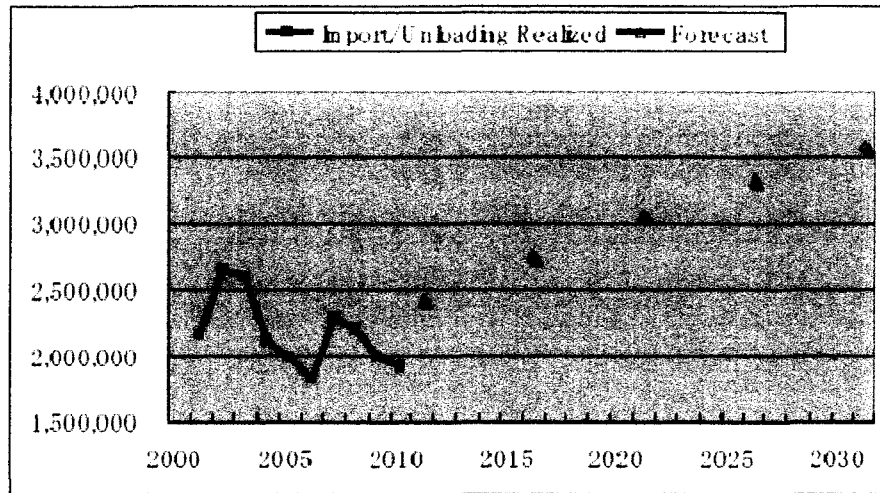
III.6. Aliran Bag Cargo dan Curah Kering (Dry Bulk)

Hasil perkiraan Arus Bag Cargo dan curah kering ini jangka pendek (2011) menengah (2020) dan Panjang (2030) disajikan pada beberapa tabel dan gambar berikut ini. Adapun komoditi curah kering terdiri dari besi dan baja, hasil hutan, semen dan batubara.

Tabel III.6 Perkiraan Aliran Bag Cargo Tepung (Ton)

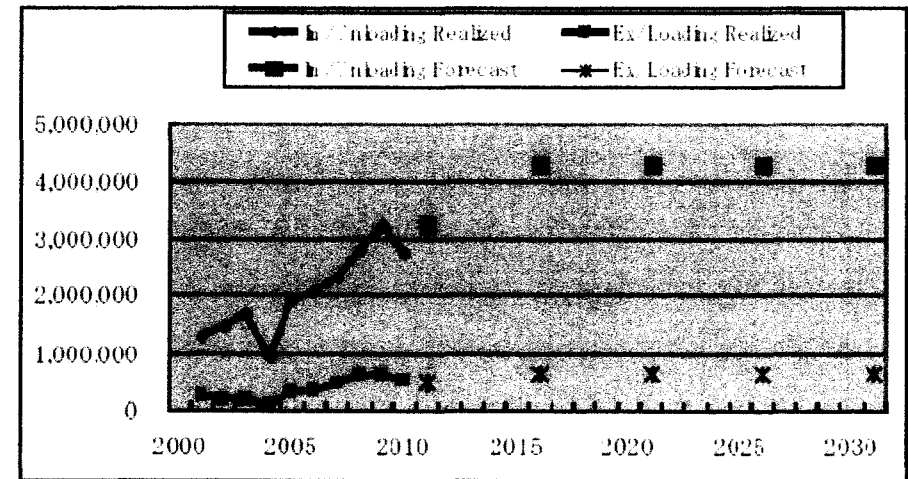
| | 2000 | 2005 | 2008 | 2011 | 2020 | 2030 |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Bongkar | 2,155 | 1,823 | 1,980 | 1,919 | 3,058 | 3,589 |
| Muat | 301 | | 13 | 23 | | |
| Total | 2,457 | 1,823 | 1,993 | 1,942 | 3,058 | 3,589 |

Sumber : JICA Study Team tahun 2000 – 2008 Realisasi



Sumber : JICA Study Team tahun 1990 – 2010 realisasi

Gambar III.5 Perkiraan aliran bag cargo tepung.



Sumber : JICA Study Team tahun 2000 – 2010 Realisasi

Gambar III.6 Perkiraan aliran besi dan baja (Ton).

Tabel III.7 Perkiraan Aliran Besi dan Baja (Ton)

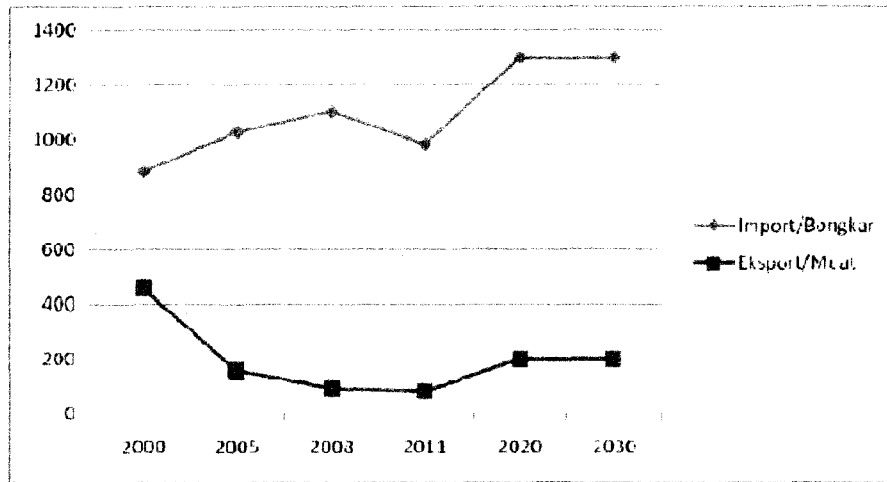
| | 2000 | 2005 | 2008 | 2011 | 2020 | 2030 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Import/Bongkar | 1,505 | 2,399 | 3,810 | 3,272 | 4,291 | 4,291 |
| Ekspor/Muat | 226 | 335 | 591 | 522 | 644 | 644 |
| Total | 1,731 | 2,734 | 4,402 | 3,795 | 4,935 | 4,935 |

Sumber : JICA Study Team tahun 2000 – 2008 Realisasi

Tabel III.8 Perkiraan Aliran Hasil Hutan (Ton)

| | 2000 | 2005 | 2008 | 2011 | 2020 | 2030 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Import/Bongkar | 884 | 1,031 | 1,102 | 984 | 1,300 | 1,300 |
| Ekspor/Muat | 457 | 158 | 93 | 83 | 200 | 200 |
| Total | 1,341 | 1,189 | 1,195 | 1,067 | 1,500 | 1,500 |

Sumber : JICA Study Team tahun 2000 – 2008 Realisasi



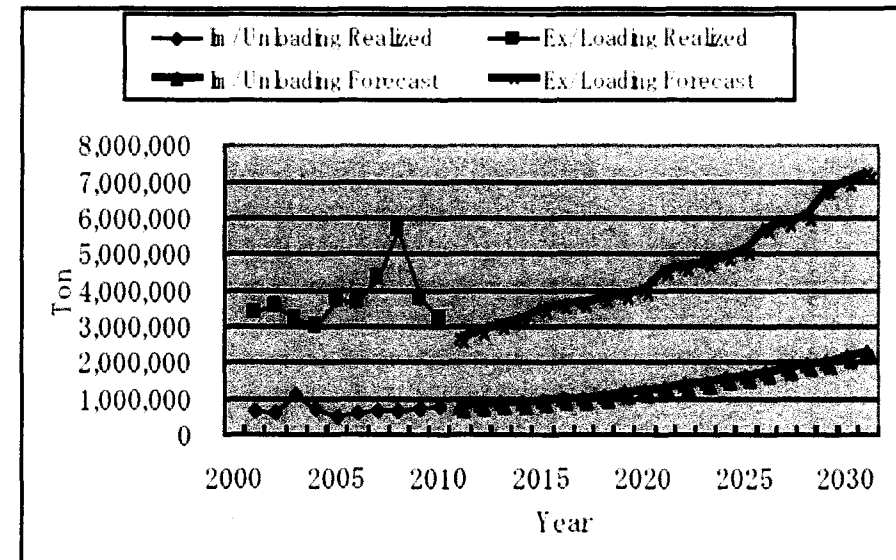
Sumber : JICA Study Team tahun 2000 – 2008 Realisasi

Gambar III.7 Perkiraan aliran hasil hutan.

Tabel III.9 Perkiraan Aliran Curah kering Semen (Ton)

| | 2000 | 2005 | 2008 | 2011 | 2020 | 2030 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Bongkar | 691 | 635 | 719 | 795 | 1,304 | 2,266 |
| Muat | 3,373 | 3,647 | 3,215 | 3,215 | 4,541 | 7,218 |
| Total | 4,064 | 4,282 | 4,482 | 4,009 | 5,845 | 9,484 |

Sumber : JICA Study Team tahun 2000 – 2008 Realisasi



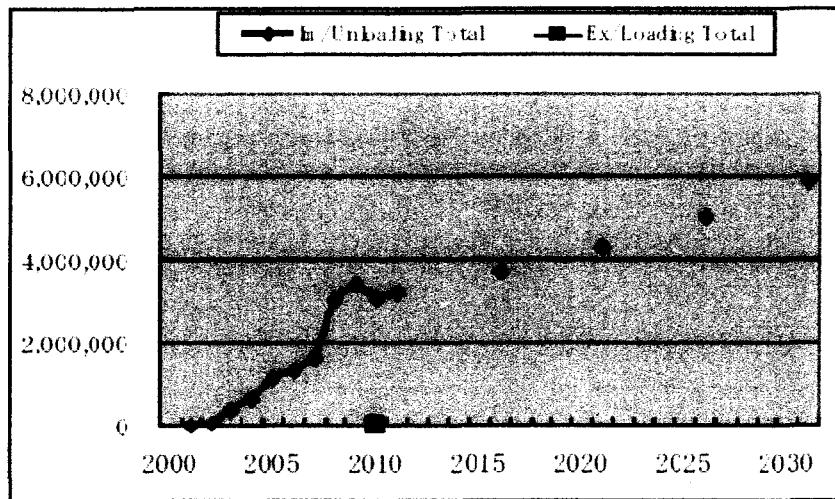
Sumber : JICA Study team tahun 2000 – 2008 Realisasi

Gambar III.8 Perkiraan aliran curah kering semen.

Tabel III.10 Perkiraan Aliran Curah Kering Batubara (Ton)

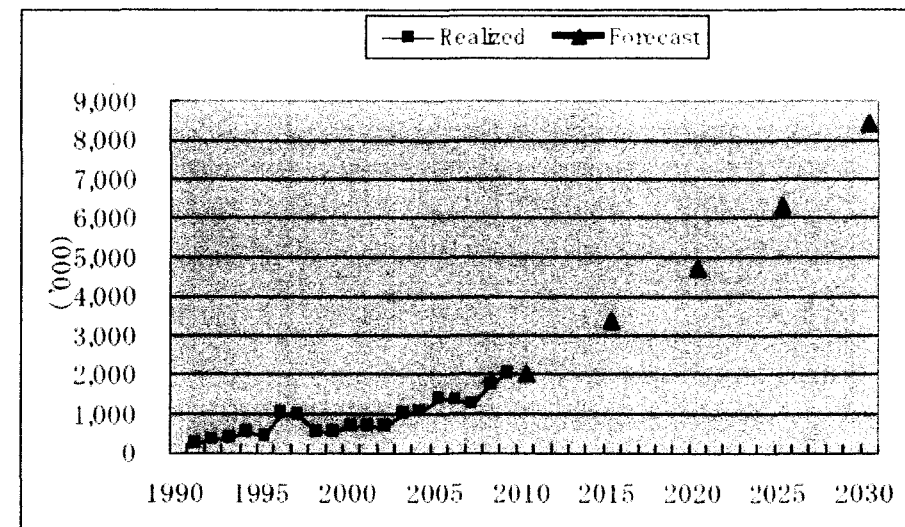
| | 2000 | 2005 | 2008 | 2011 | 2020 | 2030 |
|----------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Import/Bongkar | 6 | 1,334 | 3,405 | 3,080 | 4,311 | 5,853 |
| Ekspor/Muat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 6 | 1,334 | 3,405 | 3,080 | 4,311 | 5,853 |

Sumber : JICA Study Team tahun 2000 – 2008 Realisasi



Sumber : JICA Study Team tahun 2000 – 2010 Realisasi

Gambar III.9 Perkiraan aliran curah kering batubara.



Sumber : JICA Study Team tahun 1990 – 2010 Realisasi

Gambar III.10 Perkiraan aliran curah kering pasir.

Tabel III.11 Perkiraan Aliran Curah Kering Pasir (Ton)

| | 2000 | 2005 | 2008 | 2011 | 2020 | 2030 |
|----------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Import/Bongkar | 697 | 1,413 | 1,725 | 2,008 | 4,700 | 8,417 |
| Eksport/Muat | - | - | - | 44 | - | - |
| Total | 697 | 1,413 | 1,725 | 2,052 | 4,700 | 8,417 |

Sumber : JICA Study Team tahun 2000 – 2008 Realisasi

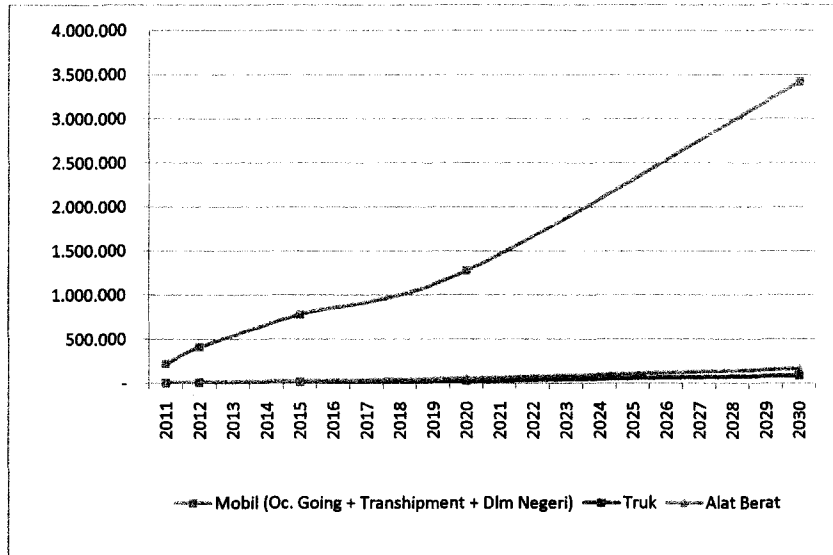
III.7. Perkiraan Arus Bongkar Muat /ekspor Impor Kendaraan

Keberadaan beberapa *automotive manufacturing companies* di wilayah *hinterland* Pelabuhan Tanjung Priok menjadi salah satu faktor yang mendorong arus bongkar muat/ekspor impor kendaraan yang melalui Pelabuhan Tanjung Priok meningkat secara signifikan.

Tabel III.12 Perkiraan Aliran CBU (mobil)

| | 2011 | 2014 | 2018 | 2020 | 2030 |
|---|---------|---------|---------|-----------|-----------|
| Mobil (Oc. Going + Transhipment + Dim Negeri) | 219.801 | 412.304 | 781.981 | 1.279.060 | 3.421.997 |
| Truk | 5.304 | 9.681 | 17.108 | 31.327 | 92.626 |
| Alat Berat | 10.796 | 18.922 | 32.585 | 58.255 | 168.920 |

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar III.11 Perkiraan aliran CBU (mobil).

Peningkatan kegiatan bongkar muat/ekspor impor kendaraan yang cukup signifikan tersebut mengakibatkan tingkat kebutuhan akan fasilitas terminal yang khusus/*dedicated* untuk pelayanan kegiatan bongkar muat/ekspor impor kendaraan (*car terminal*) semakin mendesak.

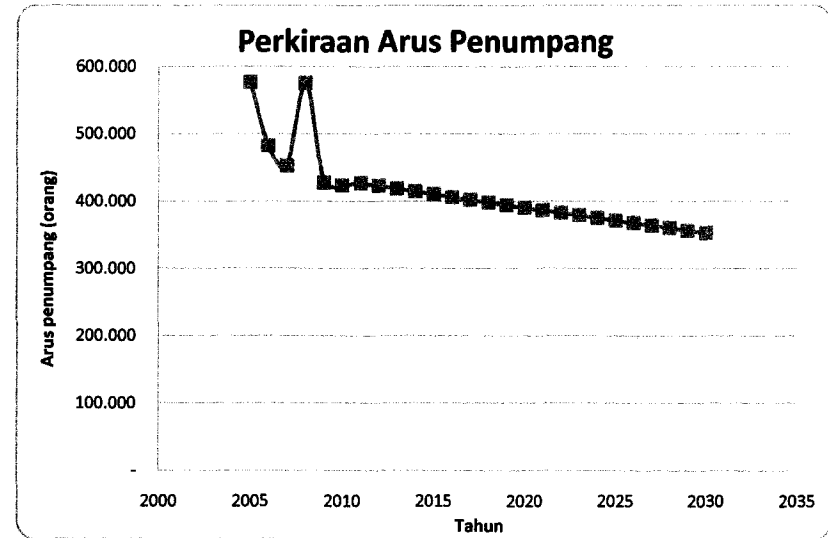
III.8. Perkiraan Arus Penumpang

Volume penumpang diproyeksikan dengan asumsi pertumbuhan -1% per tahun. Proyeksi arus penumpang dibuat dengan mempertimbangkan hasil studi yang disusun oleh JICA *Study Team* dimana volume penumpang diperkirakan akan terus menurun. Hasil proyeksi dapat dilihat pada **Table III.13** dan **Gambar III.10**.

Tabel III.13 Perkiraan Arus Penumpang

| | | | | | | |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Total | 576.638 | 482.197 | 575.496 | 427.188 | 356.167 | 291.014 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)



Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

Gambar III.12 Perkiraan Arus Penumpang.

Perkembangan arus penumpang di Pelabuhan Tanjung Priok telah mengalami penurunan dalam beberapa tahun terakhir ini, bahkan bisa dikatakan dalam 10 tahun terakhir ini. Keadaan ini terjadi dikarenakan munculnya penerbangan yang murah khususnya yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar. Dengan keunggulannya yang cepat dan nyaman, tentunya para penumpang yang mempunyai tujuan kota yang sama dengan pelabuhan yang dilayani angkutan laut penumpang, maka dapat dibayangkan penurunan jumlah penumpang memang tidak terhindarkan. Meskipun demikian, beberapa kota pelabuhan yang dilayani angkutan laut ternyata juga belum tentu dihubungkan dengan layanan angkutan udara yang langsung, sehingga angkutan laut masih bisa mengisi segmen permintaan tertentu. Dengan demikian perkiraan angkutan laut penumpang masih tetap ada meskipun dengan angka yang relatif rendah.

Bab IV

Rencana Induk Pelabuhan

IV.1. Pengembangan Pelabuhan

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan terbesar di Pulau Jawa dengan pelayanan baik domestik maupun internasional. Letaknya yang strategis, serta memiliki *hinterland* sebagai kawasan dengan aktifitas ekonomi seperti perdagangan dan industri mempengaruhi eksistensinya sebagai Pelabuhan Utama di Pulau Jawa. Hal ini dapat dilihat dari trafik barang yang dibongkar maupun dimuat di pelabuhan tersebut, yang semakin meningkat disetiap tahunnya. Terutama untuk jenis kemasan petikemas yang beberapa tahun terakhir menjadi tren dalam pengiriman barang.

Arus petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok tahun 2009 tercatat 3,8 juta TEU's, pada tahun 2010 menjadi 4,7 juta TEU's dan tahun 2011 menjadi 5,8 juta TEU's atau naik sekitar 23% setiap tahun. Dan untuk kedepannya arus peti kemas diproyeksikan akan semakin meningkat. Hal ini tentunya akan menjadi tantangan dan sekaligus peluang bisnis bagi Pelabuhan Indonesia II (Persero) selaku operator Pelabuhan Tanjung Priok. Untuk menyikapi hal tersebut, Pelabuhan Indonesia II (Persero) telah menyiapkan rencana pengembangan pelabuhan.

Pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok dibagi menjadi 5 (lima) wilayah yaitu Pelabuhan Tanjung Priok (eksisting), Terminal Kalibaru Utara, Terminal Ancol Timur, Terminal Cilamaya, dan Terminal Tarumanegara. Pengembangan tiap-tiap wilayah terdiri atas 3 (tiga) tahapan, yaitu Tahapan Jangka Pendek (2012-2017), Jangka Menengah (2018-2023), dan Jangka Panjang (2024-2030). Sedangkan untuk terminal-terminal pendukung lainnya, proyeksi kebutuhan fasilitasnya ditindaklanjuti berdasarkan limpahan dari Pelabuhan Tanjung Priok.

IV.1.1. Penataan Pelabuhan Tanjung Priok (Eksisting)

Pelabuhan Tanjung Priok secara eksisting dibagi menjadi 8 (delapan) zona pengembangan berdasarkan area dimulai dari barat ke timur adalah;

- Zona Kalijapat, - Zona Birai III,
- Zona Nusantara, - Zona Terminal Petikemas dan Curah Cair
- Zona Birai I, - Zona Kalibaru
- Zona Birai II, - Zona Lini II

Penataan Pelabuhan Tanjung Priok Eksisting dilakukan hampir di tiap zona tersebut baik berupa penataan, pembangunan *Gate In/Out*, pembangunan

lapangan penumpukan dan gudang, pembangunan jalan, pemotongan Semenanjung Paliat dan optimalisasi lahan eksisting dengan merelokasi kantor-kantor pemerintah, militer, dan swasta. Selanjutnya lahan bekas bangunan kantor tersebut dapat dikembangkan menjadi lapangan penumpukan. Termasuk di dalamnya pengembangan *Car Terminal* di lahan bekas PT DKB Galangan III. Semua kegiatan tersebut dilakukan pada Rencana Pengembangan Pelabuhan Jangka Pendek (2012 – 2017).

Selain penataan maupun pengembangan, Pelabuhan Tanjung Priok juga melakukan perawatan secara berkala terhadap fasilitas-fasilitas yang ada, seperti perkuatan dermaga, perbaikan/perkuatan lapangan, renovasi fasilitas gedung, dan pengerukan berkala (*maintenance dredging*).

Disamping itu, dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Priok dilakukan pekerjaan pelebaran alur masuk dan pembuatan kolam putar. Pelebaran alur pelayaran dan pintu masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok diharapkan dapat melayani kapal dari yang mulanya merupakan sistem satu jalur menjadi dua jalur. Untuk pelaksanaan pekerjaan ini perlu dilakukan pembongkaran *breakwater* sepanjang 1.583 m dan pembangunan sepanjang 1.532 m ke arah Utara untuk memperluas kolam putar kapal di dalam pelabuhan.

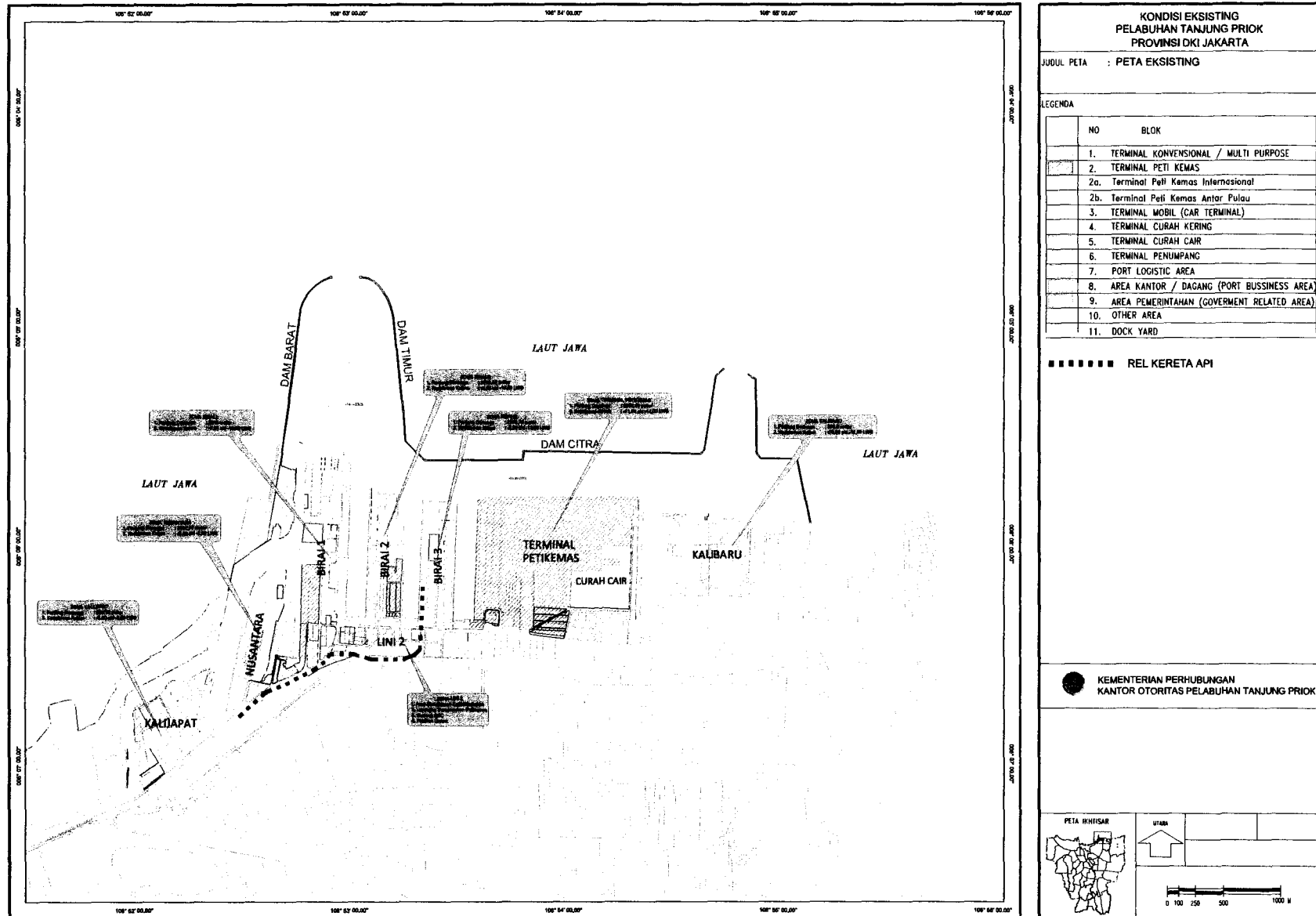
Tabel IV.1 Tahapan Pembangunan di Terminal Tanjung Priok

| A KALLIAPAT | | | | |
|-------------|---|---------------------|--|---------|
| 1 | Peninggian Jalan Industri 2 | Luas (m2) | | 1.769 |
| 2 | Pembangunan Lapangan Penumpukan dan Dermaga ex. Inggom | Luas Lapangan (m2) | | 109.867 |
| | | Panjang Dermaga (m) | | 200 |
| 3 | Pembangunan Lapangan ex. PT. Pasific Paint | Luas Lapangan (m2) | | 84.641 |
| B NUSANTARA | | | | |
| 1 | Perkuatan Dermaga 001-004 | Luas Dermaga (m2) | | 7.680 |
| 2 | Relokasi Kantor Bea Cukai Jl. Nusantara 1 | Unit | | 1 |
| 3 | Pembangunan Tangki Curah Cair di Lahan Ex. Kantor Bea Cukai | Unit | | 1 |
| 4 | Pembangunan Lapangan Sisi Barat Pos 1 | Luas Lapangan (m2) | | 11.681 |
| 5 | Pembangunan Jalan Tembus | Luas (m2) | | - |
| 6 | Pembangunan Gedung Kantor Kesehatan | Unit | | 1 |
| 7 | Pembangunan Gate In/Out TO 1 | Unit | | 1 |
| 8 | Penggantian Bangunan dan Pagar Jl. Pulau Payung | Ls | | 1 |
| 9 | Relokasi Bekang AD | Ls | | 1 |
| 10 | Peninggian pagar sepanjang Jl. RE Martadinata | Panjang (m) | | 1.826 |
| 11 | Pemotongan Dermaga 007 dan Pembuatan Kolan Putar | Paket | | 1 |
| C BIRAI I | | | | |
| 1 | Pembangunan Rel RMGC di dermaga 101 dan 105 | Panjang rel (m) | | 670 |
| 2 | Pembangunan Gudang Multipurpose Jl. Pombo | Luas Gudang (m2) | | 10.000 |
| 3 | Perkuatan Dermaga 103 dan 105 | Luas Area (m2) | | 1.174 |
| 4 | Renovasi Gedung Terminal Penumpang Nusantara II | Unit | | 1 |
| 5 | Pembangunan Lapangan Penumpukan ex. PT. Sari Jasa | Luas Lapangan (m2) | | 6.790 |
| 6 | Perluasan Terminal Roro | Luas (m2) | | 11.158 |
| 7 | Relokasi Koterem AD | Ls | | 1 |
| 8 | Perkuatan dan Pendalaman dermaga 106-107 | Luas (m2) | | 5.400 |
| D BIRAI II | | | | |
| 1 | Perkuatan dermaga 109-110 | Luas (m2) | | 4.830 |
| 2 | Perkuatan Dermaga 111 dan 113 | Luas (m2) | | 8.100 |
| 3 | Perkuatan Lapangan Penumpukan Ex Gudang 109-110 | Luas Lapangan (m2) | | 4.830 |
| 4 | Pembangunan Gate In/Out TO 2 | Unit | | 2 |
| 5 | Pembangunan Gudang Multipurpose Jl. Ambon | Luas Gudang (m2) | | 10.000 |
| 6 | Perkuatan Dermaga 201 dan 203 | Luas (m2) | | 7.912 |

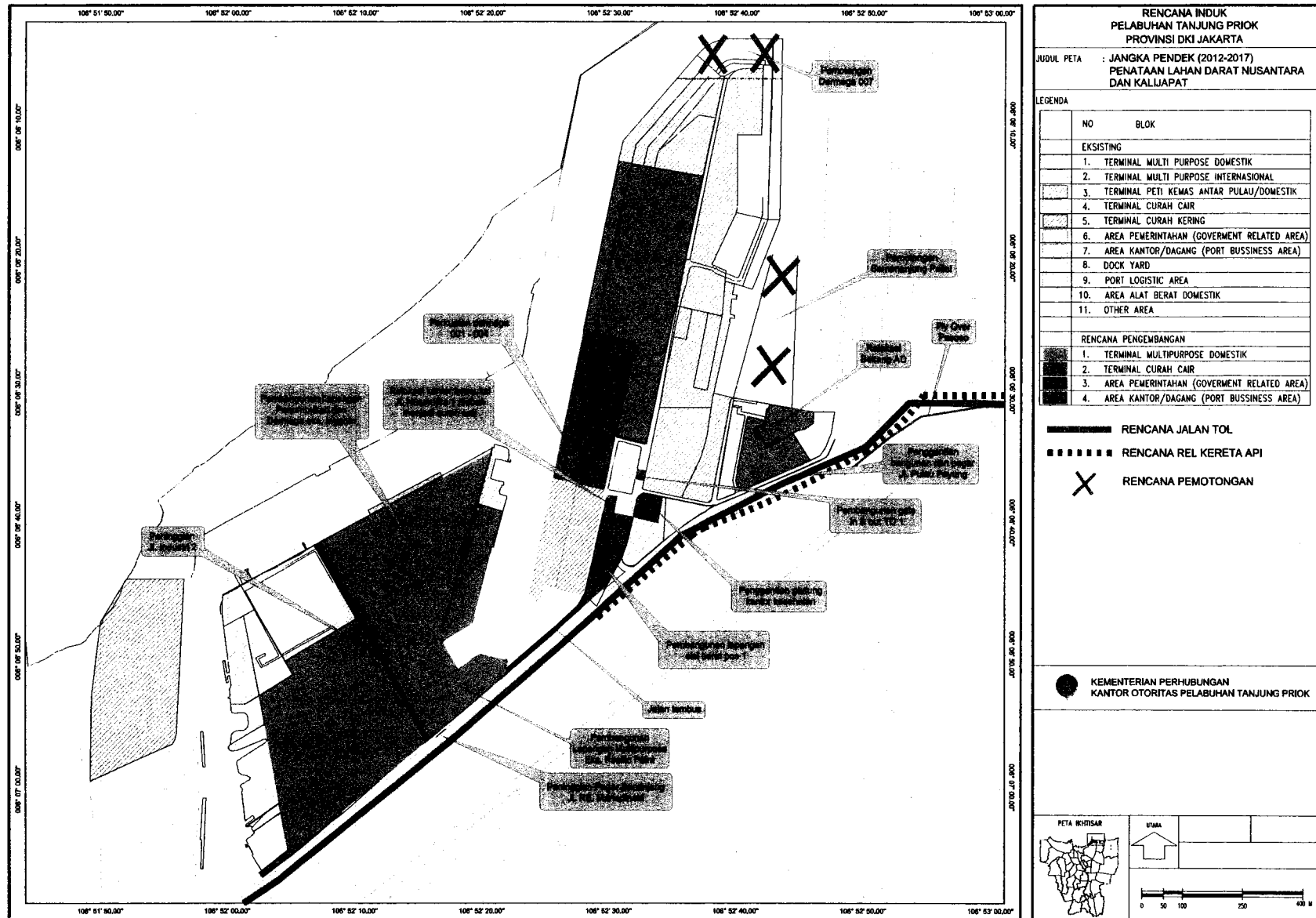
Tabel IV.1 Tahapan Pembangunan di Terminal Tanjung Priok (lanjutan)

| E BIRAI III | | | | |
|---|---|--------------------|--|-----------|
| 1 | Perkuatan Dermaga 206-209 | Luas (m2) | | 4.000 |
| 2 | Perkuatan Lapangan Ex Gudang 207x, 208, dan 209 | Luas Lapangan (m2) | | 11.720 |
| 3 | Pembangunan Gate In/Out TO 3 | Unit | | 1 |
| 4 | Relokasi Kantor Bea Cukai Jl. Bitung | Unit | | 1 |
| 5 | Perkuatan Dermaga 303 dan 305 | Luas (m2) | | 500 |
| F TERMINAL PETIKEMAS DAN CURAH CAIR | | | | |
| 1 | Perbaikan Berat Apron Sisi Timur | Ls | | 1 |
| 2 | Pembangunan Dolphin TPK KOJA | Unit | | 1 |
| 3 | Perluasan Container Yard TPK KOJA | Luas Area (m2) | | 54.870 |
| 4 | Perluasan Container Yard JICT | Luas Area (m2) | | 35.000 |
| 5 | Pembangunan Buffer Parking JICT | Luas Area (m2) | | 120.000 |
| 6 | Pembangunan Joint In/Out Gate | Unit | | 1 |
| 7 | Pembangunan Gate TPK KOJA | Unit | | 1 |
| 8 | Pembangunan Gate JICT | Unit | | 1 |
| 9 | Pembangunan Lapangan Petikemas Jl. Digul | Luas Lapangan (m2) | | 12.260 |
| 10 | Relokasi Kantor KOJA | Unit | | 1 |
| 11 | Perluasan Terminal Curah Cair | Luas Area (m2) | | 25.758 |
| G KALIBARU SELATAN | | | | |
| 1 | Pembangunan Dermaga Ex. Presiden | Luas (m2) | | 4.940 |
| 2 | Pembangunan Lapangan Ex. Dermaga Presiden | Luas Lapangan (m2) | | 8.504 |
| 3 | Pengembangan Car Terminal | Luas Area (m2) | | 157.000 |
| 4 | - Pembangunan Dermaga | Panjang (m) | | 602 |
| 5 | - Pembangunan Gedung Parkir Ex Kantor | Luas (m2) | | 15.000 |
| 6 | - Pembangunan Gedung Parkir Multi Storage | Luas (m2) | | 50.000 |
| 7 | - Pembangunan Kantor Baru | Luas (m2) | | 10.000 |
| H LUMI II | | | | |
| 1 | Perluasan Masjid Al Khamudatqwa | Unit | | 1 |
| 2 | Pembangunan Power House | Unit | | 1 |
| 3 | Pembangunan Lapangan Penumpukan Sisi Barat Gedung Teknik | Luas Lapangan (m2) | | 11.850 |
| 4 | Pembangunan IPAL | Unit | | 2 |
| 5 | Pembongkaran Gedung Kantor Cabang | Unit | | 1 |
| 6 | Pembangunan Gedung Kantor dan Parkir Cabang Tanjung Priok | Unit | | 1 |
| 7 | Pembangunan Lapangan Penumpukan Ex Dishidros dan PMK | Luas Lapangan (m2) | | 2.650 |
| 8 | Pembangunan Lapangan Ex Kantor Bea Cukai | Unit | | 7.421 |
| 9 | Pembangunan Lapangan Penumpukan Ex Gedung TKBM | Luas Lapangan (m2) | | 1.473 |
| 10 | Relokasi dan Penggantian Gedung Bea Cukai | Unit | | 1 |
| 11 | Relokasi dan Penggantian Gedung Dishidros | Unit | | 1 |
| I SISI LAUT (Channel & Basin Improvement) | | | | |
| 1 | Pembongkaran Breakwater | Panjang (m) | | 1.583 |
| 2 | Pembangunan Breakwater | Panjang (m) | | 1.532 |
| 3 | Pengerukan | Volume (m3) | | 8.000.000 |

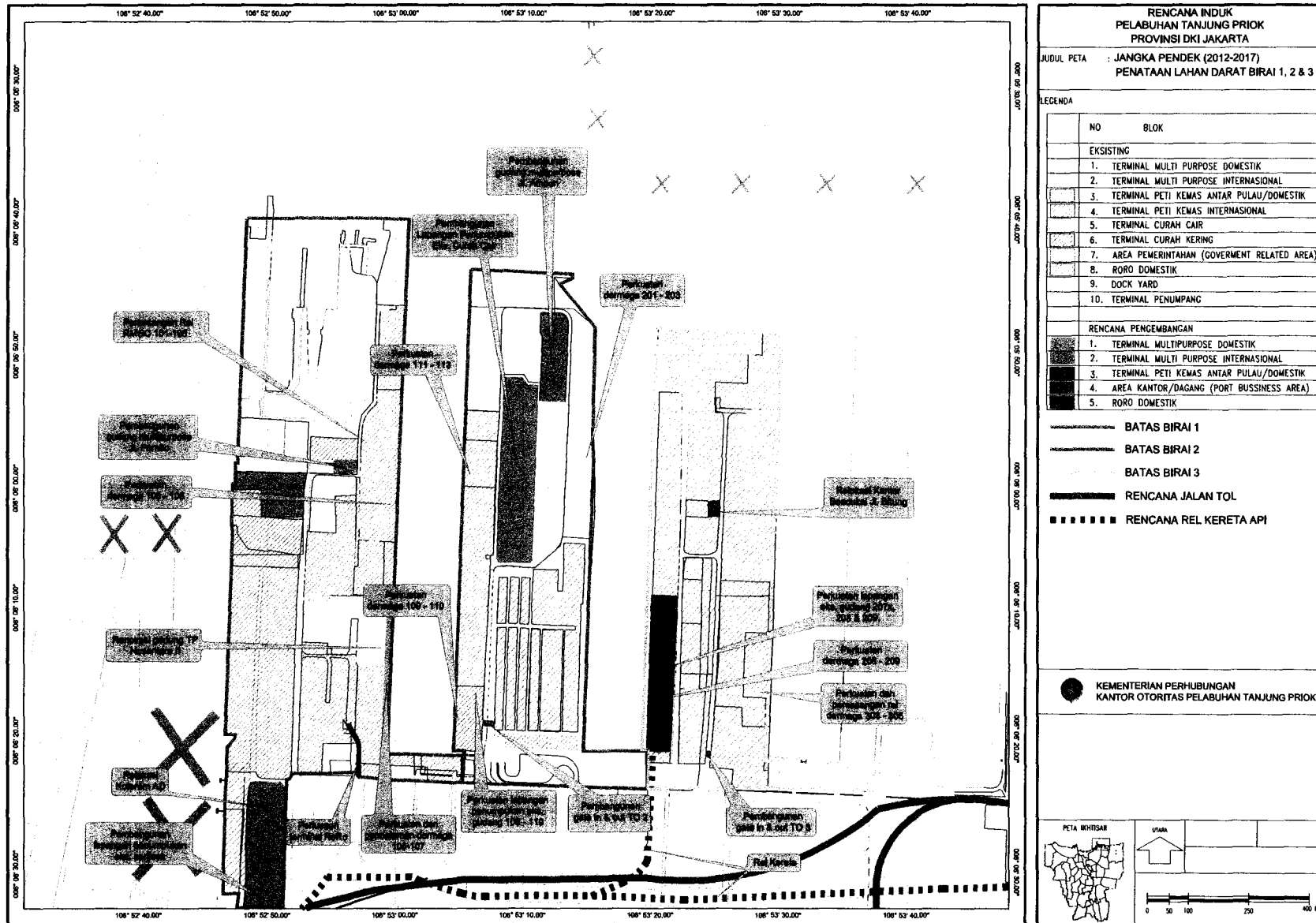
Rencana Kegiatan Pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok pada Tabel IV.1 di atas merupakan kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan di setiap zona pengembangan pada tahapan jangka pendek (2012 – 2017) dan gambar alokasinya dapat dilihat pada Gambar IV.1 hingga Gambar IV.6.



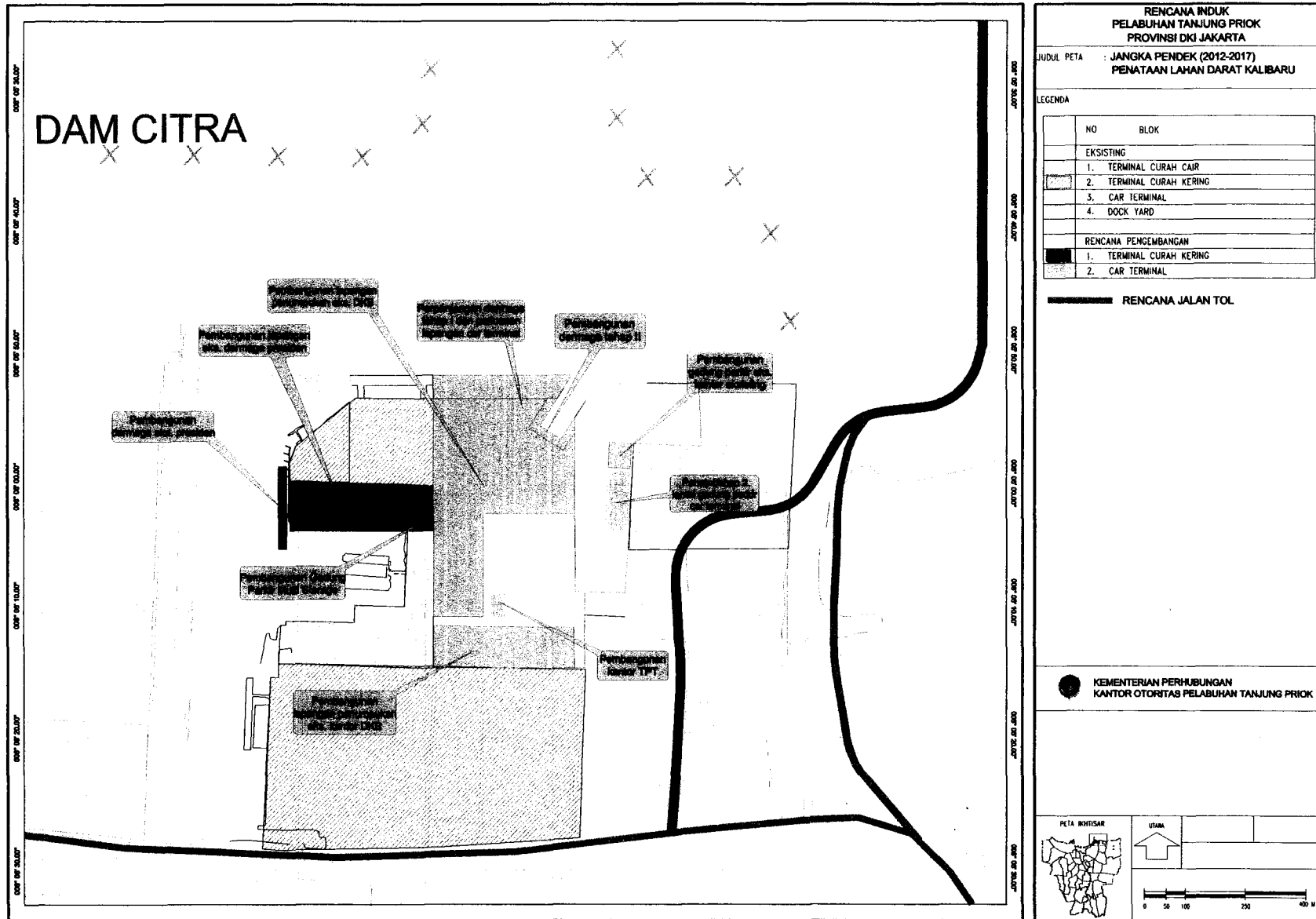
Gambar IV.1 Peta eksisting Pelabuhan Tanjung Priok.



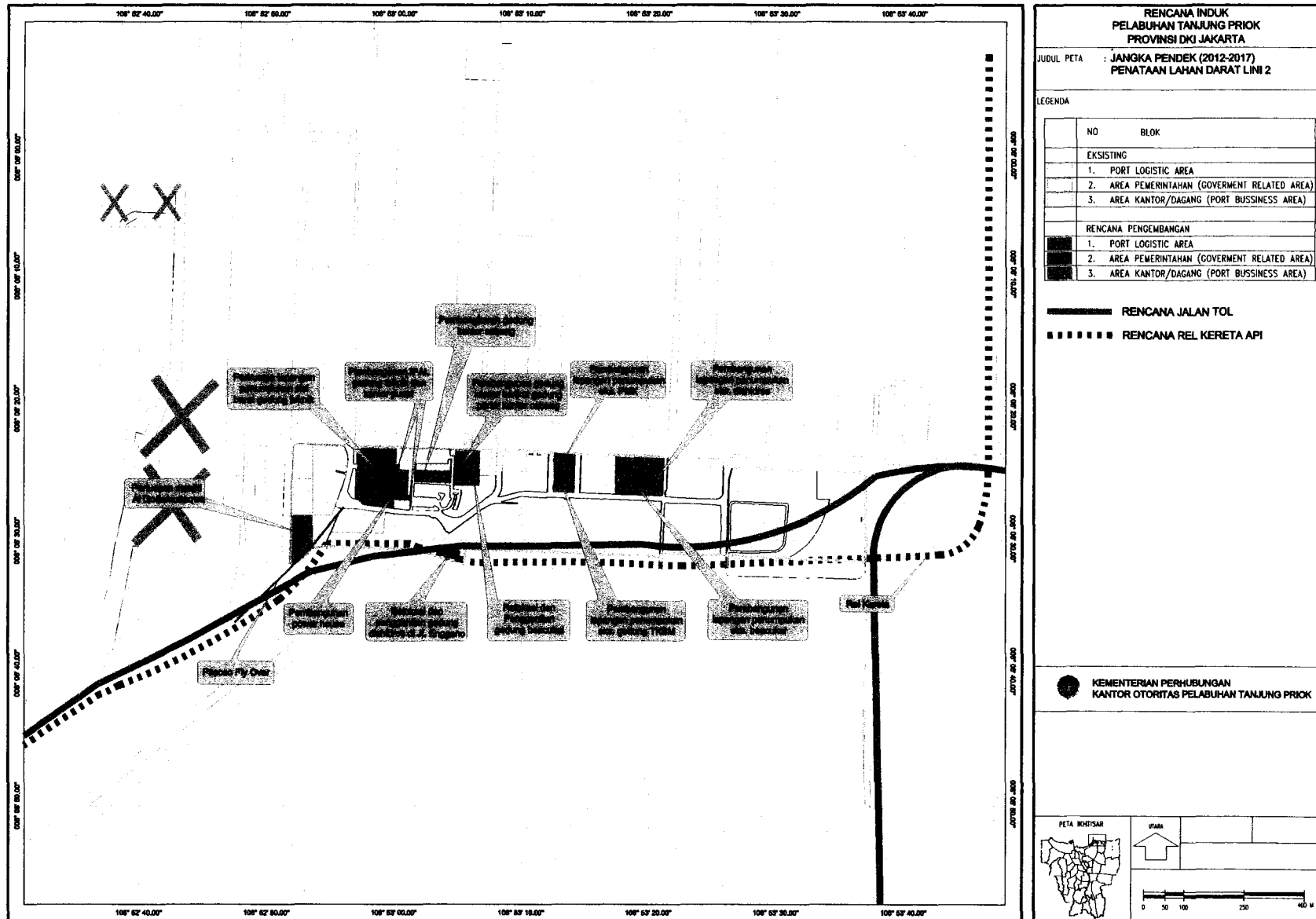
Gambar IV.2 Penataan lahan darat Nusantara dan KaliJapat.



Gambar IV.3 Penataan lahan darat Birai 1,2 dan 3.



Gambar IV.5 Penataan lahan darat Kalibaru.



Gambar IV.6 Penataan lahan darat Lini 2.

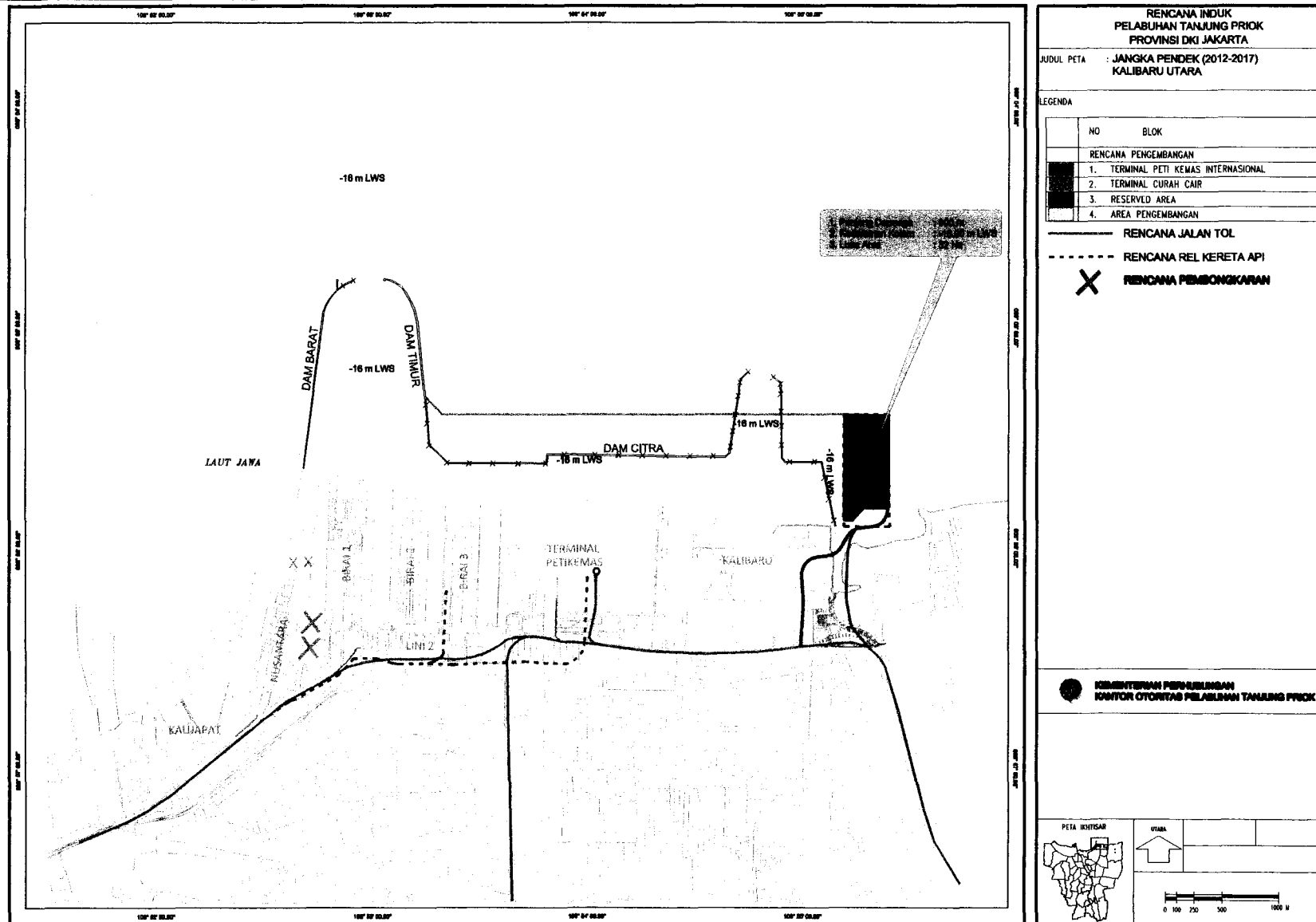
IV.1.2. Pembangunan Terminal Kalibaru Utara

Pembangunan Terminal Kalibaru Utara dibagi menjadi 3 (tiga) tahapan, yaitu :

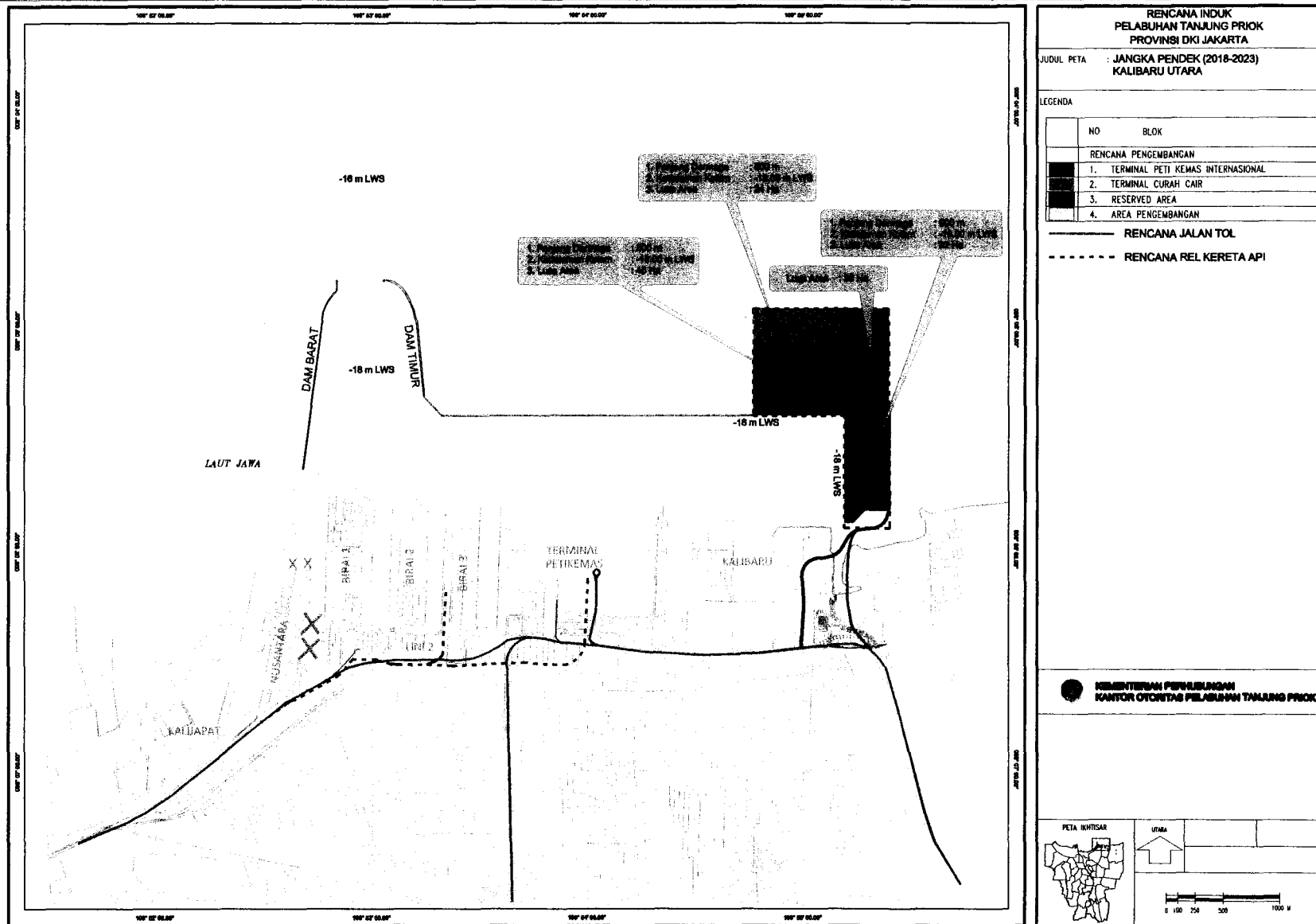
- Jangka Pendek 2012 – 2017**
 Pada tahapan Jangka Pendek Terminal Kalibaru Utara meliputi pembangunan Terminal Petikemas yang terdiri dari dermaga petikemas sepanjang 900 m dengan kedalaman kolam -16 m LWS dan dapat dikembangkan hingga kedalaman -20 m LWS, termasuk di dalamnya terdapat alat-alat penanganan peti kemas. Terminal petikemas ini mempunyai luas area 32 Ha, dengan akses jalan sepanjang 2.803 m,.
- Jangka Menengah 2012 – 2023**
 Pada tahapan Jangka menengah, Terminal Kalibaru Utara dibangun Terminal Petikemas, Terminal Curah Cair, dan *Reserved Area*. Terminal Petikemas terdiri dari dermaga petikemas sepanjang 800 m dengan kedalaman kolam -18 m LWS dan dapat dikembangkan hingga kedalaman -20 m LWS, dengan luas area 48 Ha. Untuk Terminal Curah Cair terdiri dari dermaga sepanjang 800 m dengan kedalaman kolam -20 m LWS dan area seluas 24 Ha. Sedangkan *Reserved Area* memiliki area seluas 36 Ha.
- Jangka Panjang 2012 – 2030**
 Pada tahapan Jangka Panjang, Terminal Kalibaru Utara dibangun Terminal Petikemas dan Terminal Curah Cair. Terminal Petikemas terdiri dari dermaga petikemas sepanjang 800 m pada kedalaman -20 m LWS. Terminal Petikemas ini memiliki luas 48 Ha termasuk alat-alat penanganan petikemas. Untuk Terminal Curah Cair terdiri dari dermaga sepanjang 800 m dengan kedalaman kolam -20 m LWS dan area seluas 24 Ha.

Tabel IV.2 Tahapan Pembangunan Di Terminal Kalibaru Utara

| | | | | | | |
|---|--|--------------------------|--------------|-------|-------|--------------|
| A | Terminal Petikemas Internasional | | | | | |
| 1 | Pembangunan Dermaga Petikemas | Panjang (m) | 900,0 | 800,0 | 800,0 | 2.500,0 |
| 2 | Pembangunan Lapangan Petikemas Internasional | Luas (Ha) | 32,0 | 48,0 | 48,0 | 128,0 |
| B | Terminal Curah Cair | | | | | |
| 1 | Pembangunan Dermaga Curah Cair | Panjang (m) | - | 800,0 | 800,0 | 1.600,0 |
| 2 | Pembangunan Terminal Curah Cair | Luas (Ha) | - | 24,0 | 24,0 | 48,0 |
| C | Reserve Area | Luas (Ha) | - | 36,0 | - | 36,0 |
| D | Peralatan Bingkar Muat | | | | | |
| 1 | Quay Container Crane | Unit | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 30,0 |
| 2 | MRGC | Unit | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 90,0 |
| 3 | Terminal Tractor | Unit | 70,0 | 70,0 | 70,0 | 210,0 |
| 4 | Chasis | Unit | 80,0 | 80,0 | 80,0 | 240,0 |
| E | Pembangunan Reserve Area | Luas (Ha) | - | 36,0 | - | 36,0 |
| F | Pembangunan Jalan Akses Pelabuhan | Panjang (m) | 2.803,0 | - | - | 2.803,0 |
| G | Pengerukan | Volume (m ³) | 27.801.655,0 | - | - | 27.801.655,0 |
| H | Pembongkaran Breakwater | Panjang (m) | 3.200,0 | - | - | 3.200,0 |
| I | Pembangunan Breakwater/Revetment | Panjang (m) | 9.814,3 | - | - | 9.814,3 |
| J | Area Pembuangan Material Keruk | Luas (Ha) | 113,5 | - | - | 113,5 |



Gambar IV.7 Rencana pengembangan jangka pendek Kalibaru Utara (2012-2017)



**RENCANA INDUK
PELABUHAN TANJUNG PRIOK
PROVINSI DKI JAKARTA**

JUDUL PETA : **JANGKA PENDEK (2018-2023)
KALIBARU UTARA**

LEGENDA

| NO | BLOK |
|----------------------|-----------------------------------|
| RENCANA PENGEMBANGAN | |
| 1. | TERMINAL PETI KEMAS INTERNASIONAL |
| 2. | TERMINAL CURAH CAIR |
| 3. | RESERVED AREA |
| 4. | AREA PENGEMBANGAN |

— RENCANA JALAN TOL
- - - RENCANA REL KERETA API

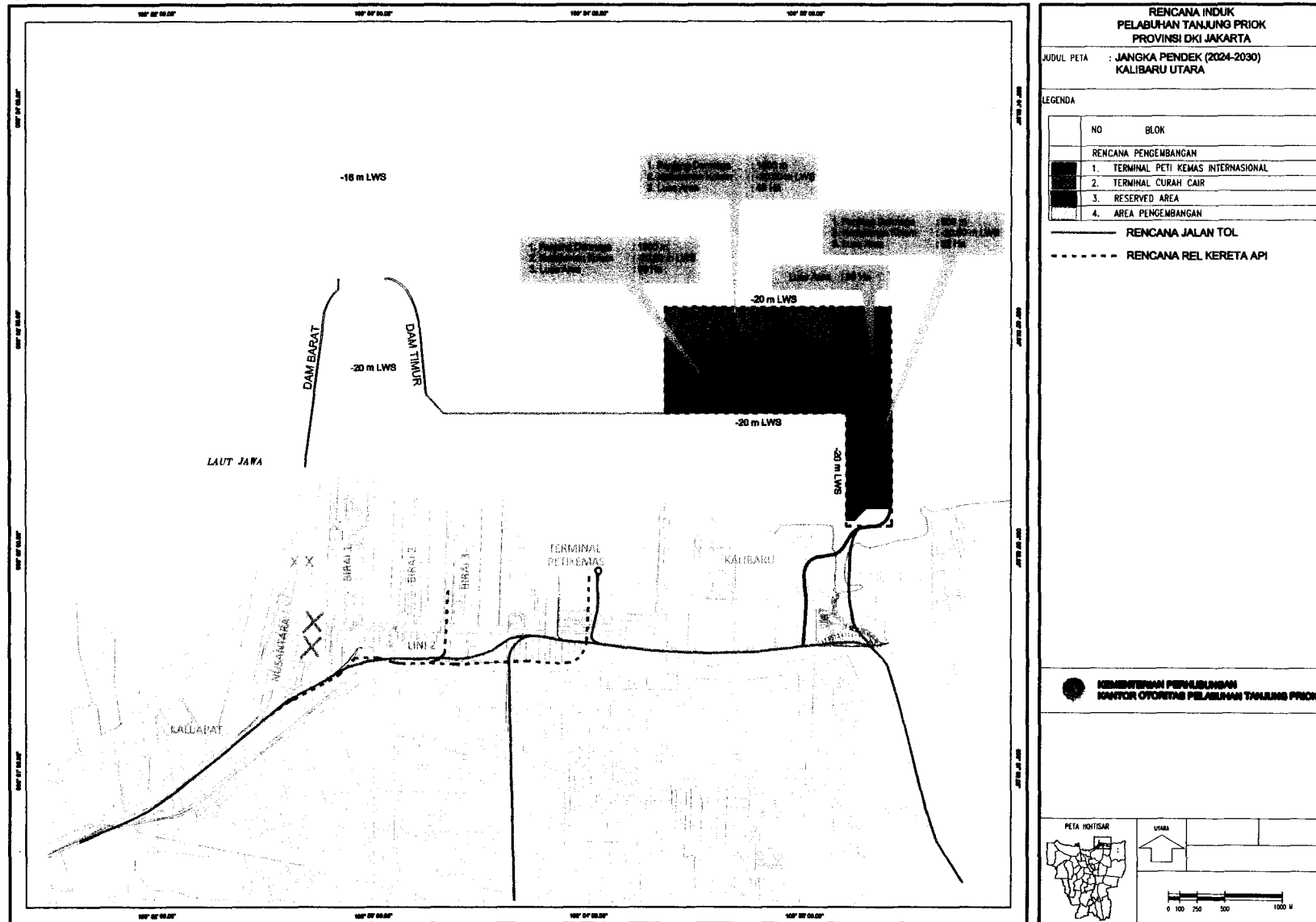
**KEBANTUAN PERUBAHAN
KANTOR OTORITAS PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

PETA IKHTISAR

UTARA

0 150 300 450 600 750 900 1050 M

Gambar IV.8 Rencana pengembangan jangka menengah Kalibaru Utara (2018-2023)



RENCANA INDIK PELABUHAN TANJUNG PRIOK
PROVINSI DKI JAKARTA

JUDUL PETA : JANGKA PENDEK (2024-2030)
 KALIBARU UTARA

LEGENDA

| NO | BLOK |
|----------------------|-----------------------------------|
| RENCANA PENGEMBANGAN | |
| 1. | TERMINAL PETI KEMAS INTERNASIONAL |
| 2. | TERMINAL CURAH CAIR |
| 3. | RESERVED AREA |
| 4. | AREA PENGEMBANGAN |

— RENCANA JALAN TOL
 - - - RENCANA REL KERETA API

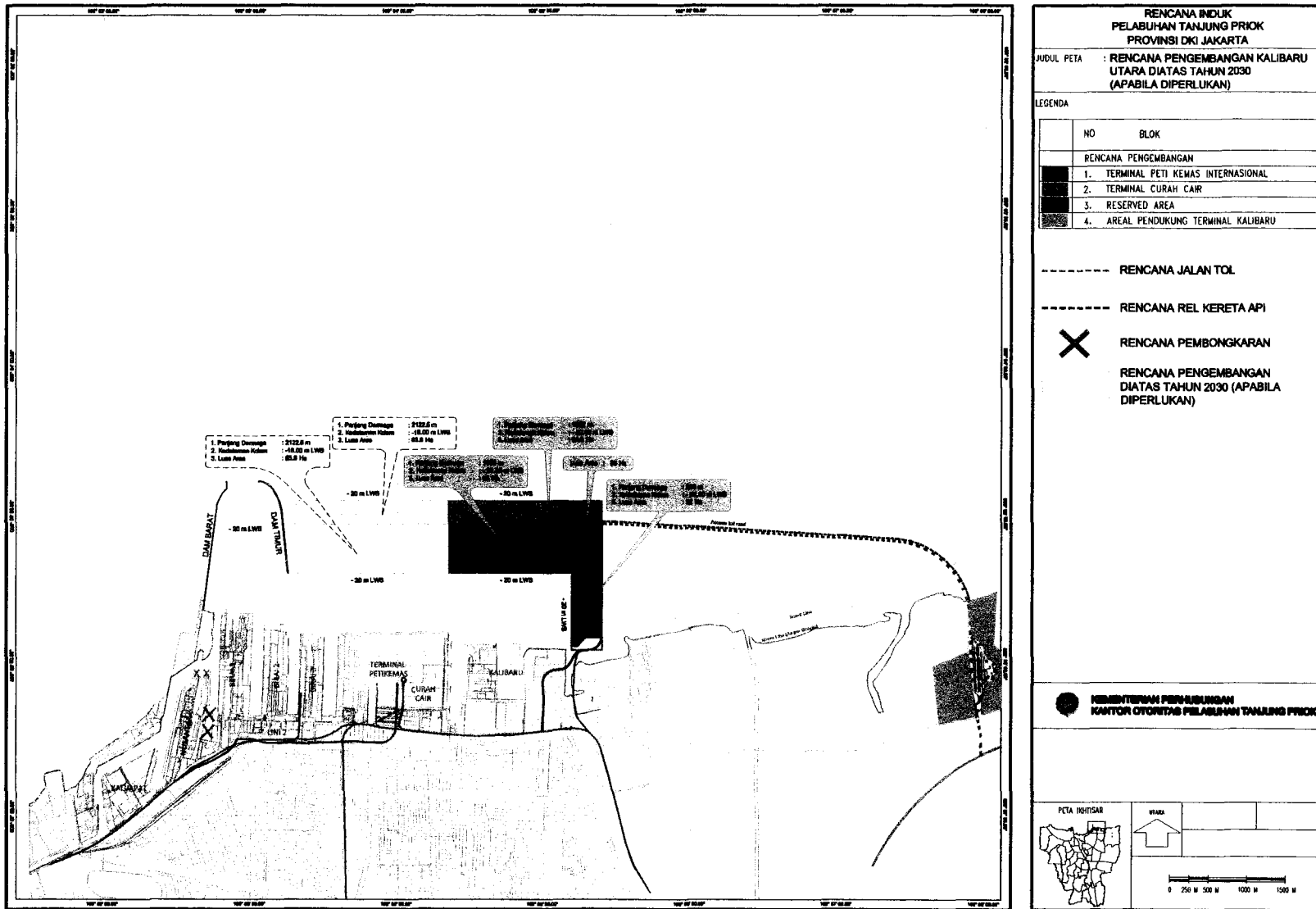
KEMENTERIAN PERKULIAHAN DAN KOTA
DIVISI OTORITAS PELABUHAN TANJUNG PRIOK

PETA IKHTISAR

USUKA

0 100 200 500 1000 M

Gambar IV.9 Rencana pengembangan jangka panjang Kalibaru Utara (2024-2030)



Gambar IV.10 Rencana Pengembangan Kalibaru Utara Diatas tahun 2030 (Apabila Diperlukan)

IV.1.3. Penataan Daratan dan Perairan Pelabuhan Tanjung Priok

Daratan dan perairan Pelabuhan Tanjung Priok meliputi semua area dan ruang untuk melakukan aktifitas utama kepelabuhanan yang digunakan secara langsung berikut area-area disekitarnya sebagai pendukung.

Penataan daratan dan perairan Pelabuhan Tanjung Priok dilakukan untuk memudahkan dan meningkatkan keselamatan pelayaran di sekitar daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan. Penataan tersebut meliputi pembangunan sistem dari satu jalur (*one way traffic*) menjadi dua jalur (*two way traffic*), pemetaan areal labuh kapal, pembuatan kolam putar, dan pengerukan berkala yang dilakukan di sepanjang alur pelayaran.

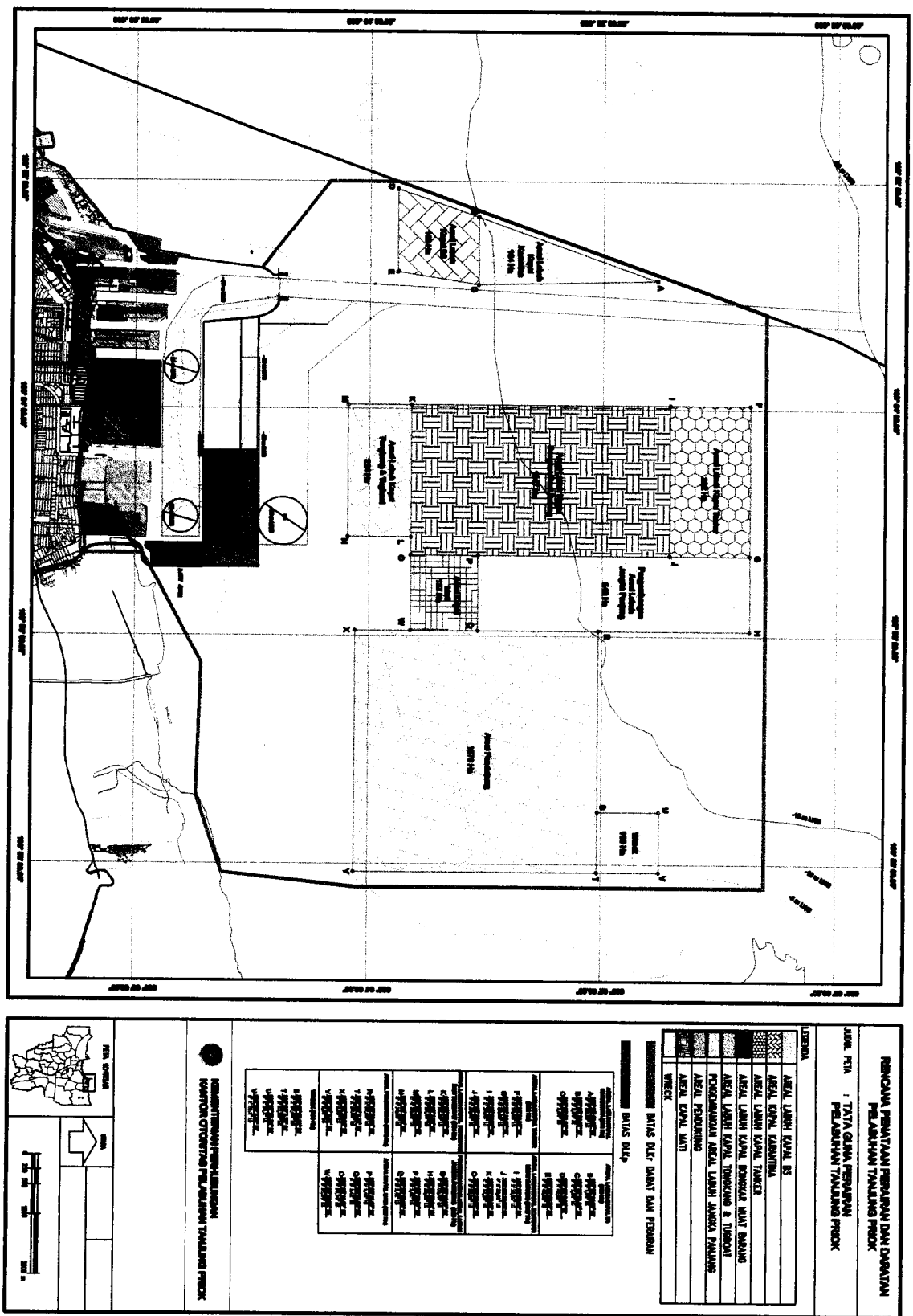
Selain itu, rencana pengembangan area yang diperlukan kapal untuk kegiatan labuh telah dipetakan sesuai dengan standar dan kebutuhan pelayaran. Area perairan dibagi menjadi beberapa areal sesuai dengan jenis kapal dan peruntukannya di sisi utara pelabuhan, antara lain :

- Areal labuh karantina
- areal labuh kapal karantina
- Areal labuh kapal *tanker*
- Areal labuh kapal bongkar muat barang
- Areal labuh kapal tongkang dan *tugboat*
- Pengembangan areal labuh jangka panjang
- Areal kapal mati
- *Wreck*
- Areal pendukung

Tabel IV.3 memperlihatkan mengenai pemetaan dari kebutuhan luas area perairan pelabuhan, menggambarkan pembagian luas area perairan sesuai dengan jenis kapal atau peruntukannya. Dengan pemetaan ini diharapkan nantinya aktifitas labuh, alih muat, aktifitas darurat, karantina, pemeliharaan dan perbaikan kapal dapat berjalan sesuai dengan prosedur sehingga akan mempercepat aktifitas bongkar dan muat serta menjamin keselamatan pelayaran.

Tabel IV.3 Data Luas Area Perairan

| | | Luas (Ha) |
|----|---|-----------|
| 1. | Areal Labuh Karantina | 164 |
| 2. | Areal Labuh Kapal Karantina | 163 |
| 3. | Areal Labuh Kapal Tanker | 322 |
| 4. | Areal Labuh Kapal Bongkar Muat Barang | 1047 |
| 5. | Areal Labuh Kapal Tongkang dan Tugboat | 224 |
| 6. | Pengembangan Areal Labuh Jangka Panjang | 548 |
| 7. | Areal Kapal Mati | 137 |
| 8. | Wreck | 100 |
| 9. | Areal Pendukung | 1573 |



Gambar IV.11 Peta tata guna perawan Pelabuhan Tanjung Priuk.

IV.2. Pentahapan Pengembangan Terminal di Lingkungan Tanjung Priok

Pelabuhan Tanjung Priok mempunyai beberapa terminal, yaitu Terminal Kalibaru Utara, Terminal Cilamaya, Terminal Marunda, Terminal Marunda Center, Terminal Tarumanegara, dan Terminal FSRU LNG. Tabel IV.4 menunjukkan pengembangan Terminal Cilamaya yang terdiri atas 3 (tiga) tahapan, yaitu Jangka Pendek (2012 – 2017), Jangka Menengah (2012 – 2023), dan Jangka Panjang (2012 – 2030). Tabel IV.5 menunjukkan tahapan pengembangan Terminal Tarumanegara yang terdiri atas 3 (tiga) tahapan, yaitu Jangka Pendek (2011 – 2015), Jangka Menengah (2011 – 2020), dan Jangka Panjang (2011 – 2030). Sedangkan untuk terminal-terminal lainnya, proyeksi kebutuhan fasilitasnya berdasarkan limpahan dari Pelabuhan Tanjung Priok.

Tabel IV.4 Tahapan Pengembangan Terminal Cilamaya

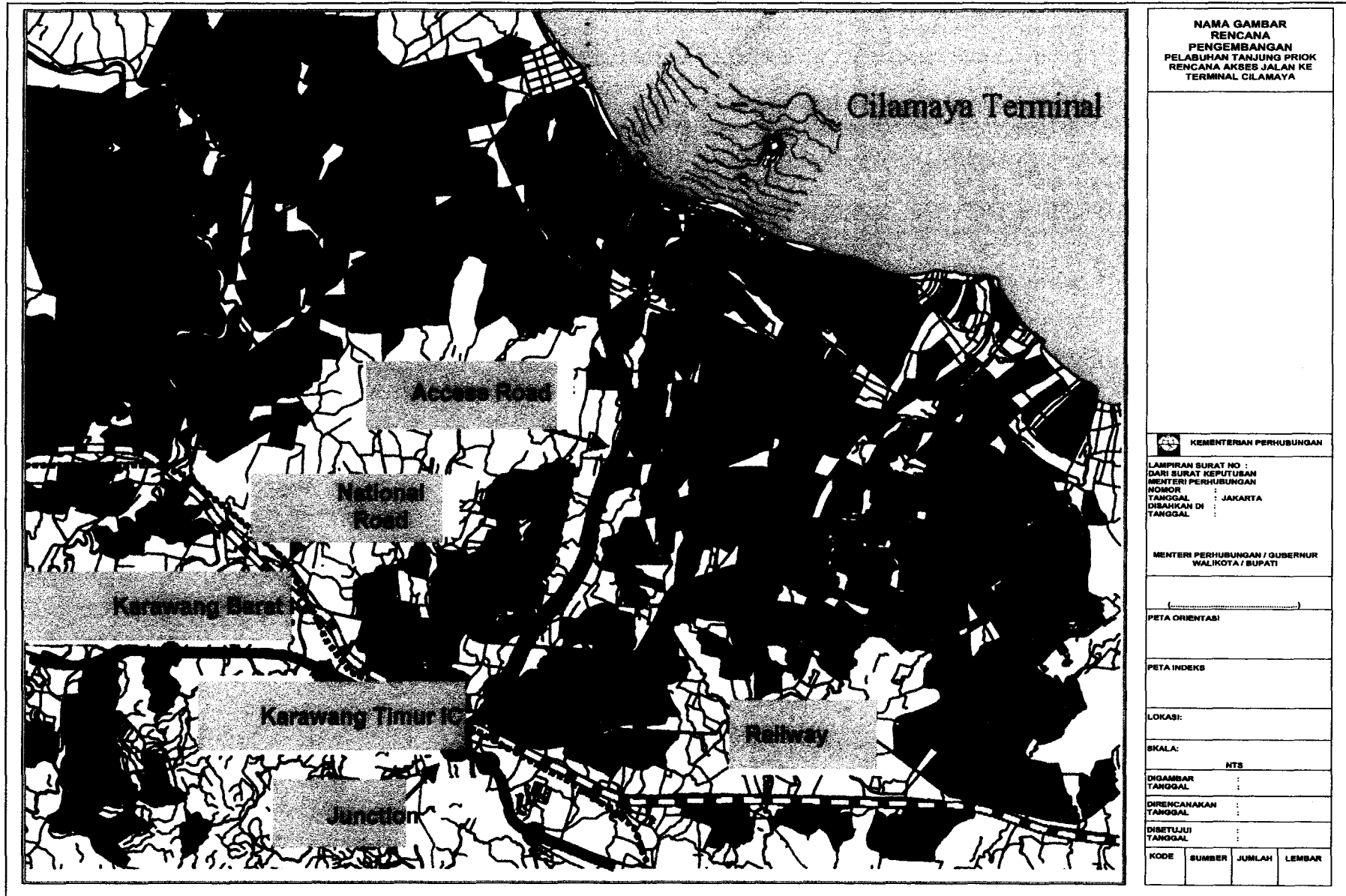
| No | Uraian | Lebar Alur (m) | Draft (m) | Panjang (m) | Luas Area (Ha) | Kapasitas (Juta/TEU's per Annum) |
|----|----------------------------------|----------------------------------|-----------|-------------|----------------|----------------------------------|
| 1 | Alur Pelayaran | 380 | 17 | 380 | | |
| 2 | Breakwater | | | 2307 | | |
| 3 | Seawall | | | 4680 | | |
| 4 | Revetment | | | 1234 | 504 | 1738 |
| 5 | Terminal Petikemas Internasional | Panjang Dermaga (m) | 1680 | 1680 | 3360 | |
| | | Draft (m) | 17 | | 17 | |
| | | Luas Area (Ha) | 120 | 110 | 230 | |
| | | Kapasitas (Juta/TEU's per Annum) | 3,2 | 4,3 | 7,5 | |
| 6 | Car Terminal | Panjang Dermaga (m) | 690 | | 690 | |
| | | Draft (m) | 12,5 | | 12,5 | |
| | | Lapangan Penumpukan (Ha) | 25 | 15 | 40 | |
| 7 | Port Service Boats Basin | Panjang Dermaga (m) | 350 | 630 | 980 | |
| | | Draft (m) | 4 | | 4 | |
| 8 | Luas Daerah Pendukung | | | 221 | | 221 |
| 9 | Jembatan | | | 800 | 150 | 950 |
| 10 | Jalan Akses | | | 28600 | | 28600 |

Tabel IV.5 Tahapan Pengembangan Terminal Tarumanegara

| Uraian | m | 640 | 1600 | 2880 |
|---------------------------|----------------|------|-------|--------|
| Dermaga | m | 640 | 1600 | 2880 |
| Lapangan Penumpukan | m ² | 4600 | 12000 | 21400 |
| Petikemas Freight Station | m ² | 2000 | 4000 | 7000 |
| Parkir | m ² | 3000 | 7500 | 135000 |

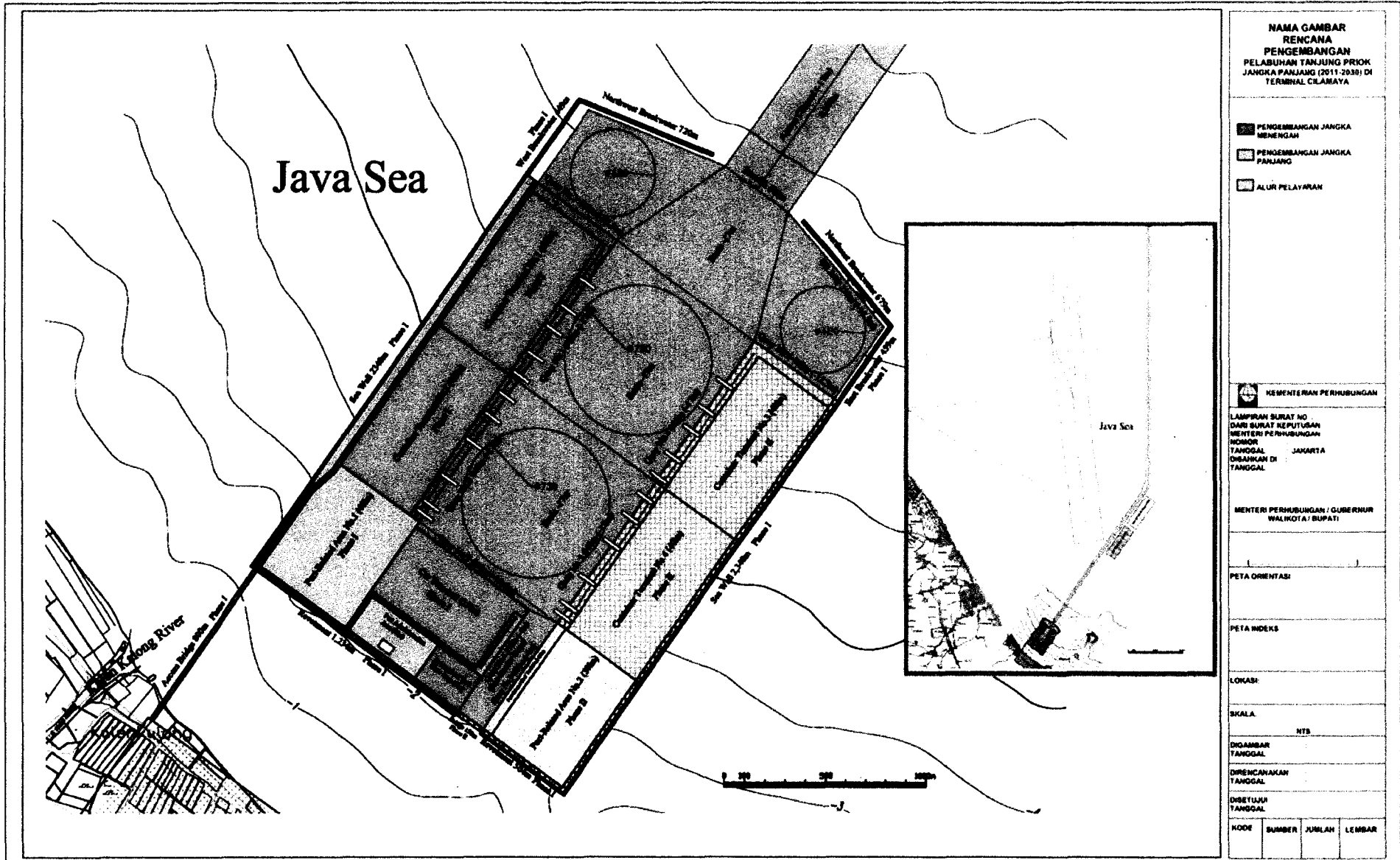
Tabel IV.6 Kebutuhan Perairan Terminal Tarumanegara

| No | Uraian | Parameter | Rumus perancangan | Kebutuhan area | |
|----|--|--|--|--|-----------------|
| 1 | Alur Pelayaran (satu jalur, tidak berpapasan) | La = Panjang alur (m) | A = Luas perairan = La x Wa | A = 112 Ha | |
| | | Wa = Lebar alur (m) | Wa = 7 B dimana B = 32 m = 224 m | | |
| 2 | Kolam Labuh | L = Panjang kapal rata-rata (m) | R = Diameter area labuh per kapal | R = 410 M | |
| | | D = Kedalaman laut rata-rata (m) | = L + 6D + 30m | | |
| | | N = Jumlah Kapal Bertabuh (unit) | Anet = Luas Nett areal bertabuh = N x p x R ² | Anet = 52.83 Ha | |
| | | F1 = Faktor aksesibilitas | | | |
| | | F2 = Faktor broken space | A = Anet x F1 x F2 | A = 76.08 Ha | |
| 2 | Alih Muat Kapal | L = Panjang kapal rata-rata (m) | R = Diameter area labuh per kapal | R = 404 M | |
| | | D = Kedalaman laut rata-rata (m) | = L + 6D + 30m | | |
| | | N = Jumlah Kapal Bertabuh (unit) | Anet = Luas Nett areal bertabuh = N x p x R ² | Anet = 51.30 Ha | |
| | | F1 = Faktor aksesibilitas | | | |
| | | F2 = Faktor broken space | A = Anet x F1 x F2 | A = 73.87 Ha | |
| 3 | Kolam Putar | L = Panjang kapal terbesar (m) | D = Diameter kolam putar = 2 x L | D = 580 m | |
| | | | | A = 105.73 Ha | |
| 4 | Tempat sandar kapal | A = 1'8 L x 1,5 L sesuai peta | A = 9'1,8'290'1,5'290 sesuai peta | A = 2043630 m ² 204.363 ha | |
| | | | | | |
| 5 | Area Kepentingan Lainnya | a) Keperluan Darurat dan Kapal dalam Perbaikan | L = Panjang kapal terbesar (m) | R = Diameter area labuh per kapal | R = 404 M |
| | | | D = Kedalaman laut rata-rata (m) | = L + 6D + 30m | |
| | | | N = Jumlah Kapal Bertabuh (unit) | Anet = Luas Nett areal bertabuh = N x p x R ² | Anet = 51.30 Ha |
| | | | F1 = Faktor aksesibilitas | | |
| | | | F2 = Faktor broken space | A = Anet x F1 x F2 | A = 73.87 Ha |
| | a) Keperluan Kapal Mati | L sesuai peta | B sesuai peta | A sesuai peta | |

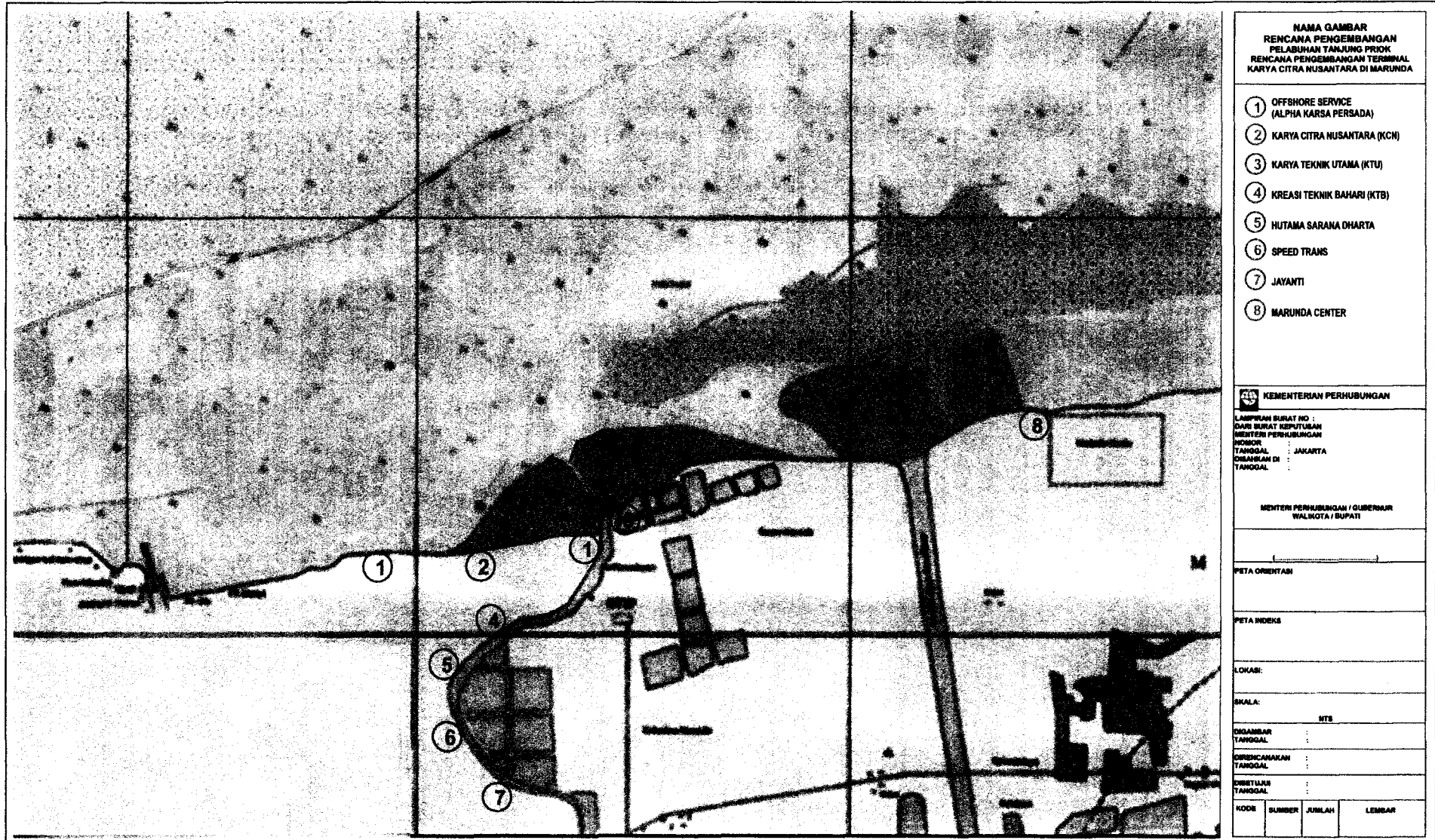



| | | | |
|---|--------|--------|--------|
| <p>NAMA GAMBAR RENCANA PENGEMBANGAN PELABUHAN TANJUNG PRIOK RENCANA AKSES JALAN KE TERMINAL CILAMAYA</p> | | | |
| <p>KEMENTERIAN PERHUBUNGAN</p> <p>LAMPIRAN SURAT NO : DARI SURAT KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR : TANGGAL : JAKARTA DISAHKAN DI : TANGGAL :</p> <p>MENTERI PERHUBUNGAN / GUBERNUR WALIKOTA / BUPATI</p> | | | |
| <p>PETA ORIENTASI</p> | | | |
| <p>PETA INDEKS</p> | | | |
| <p>LOKASI:</p> | | | |
| <p>SKALA: NTS</p> | | | |
| <p>DIGAMBAR TANGGAL :</p> | | | |
| <p>DIRENCANAKAN TANGGAL :</p> | | | |
| <p>DISETLAJI TANGGAL :</p> | | | |
| KODE | SUMBER | JUMLAH | LEMBAR |
| | | | |

Gambar IV.14 Rencana akses jalan ke Terminal Cilamaya.

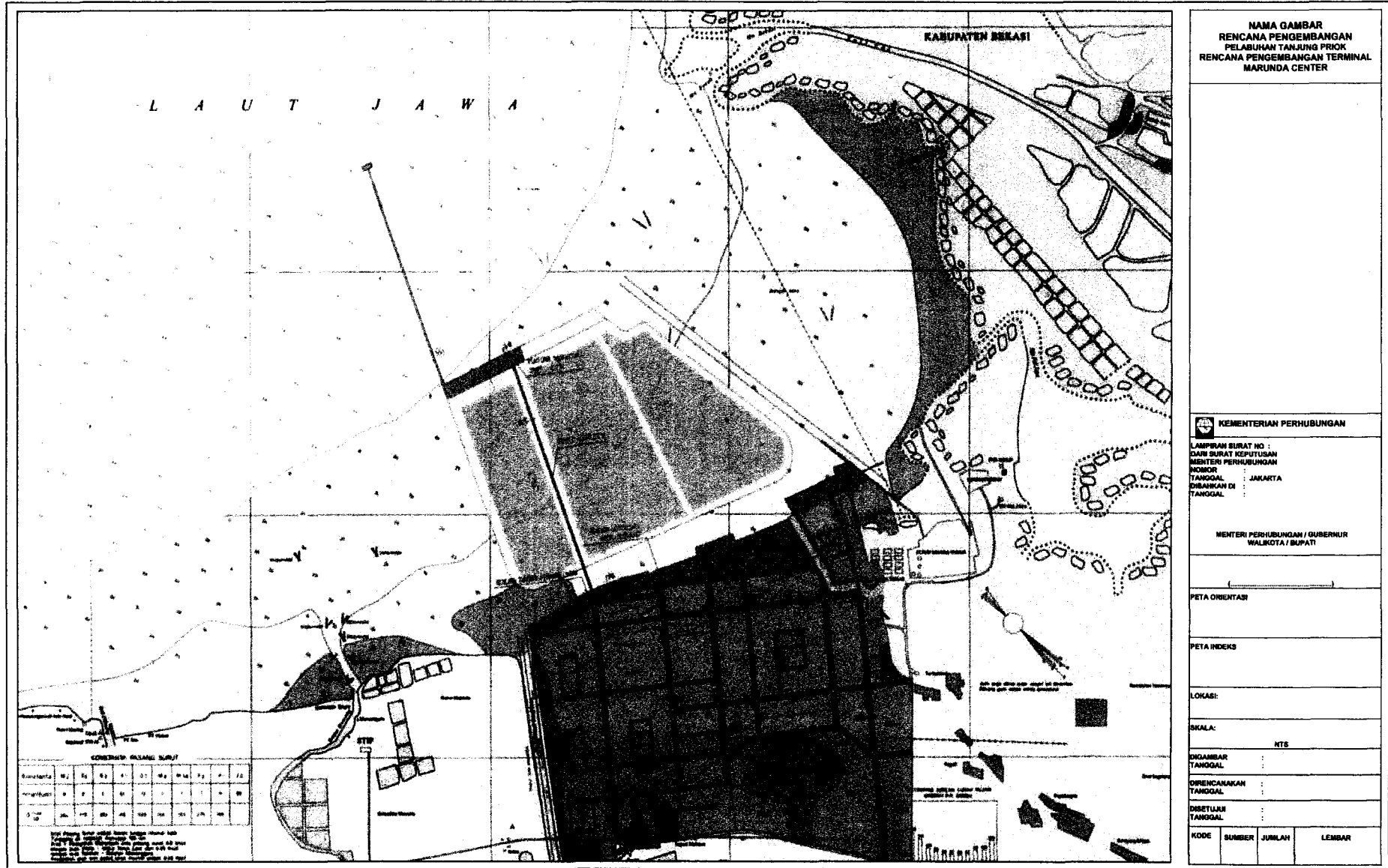


Gambar IV.15 Rencana pengembangan Pelabuhan Tanjung Priok jangka panjang (2011 – 2030) di Terminal Cilamaya.

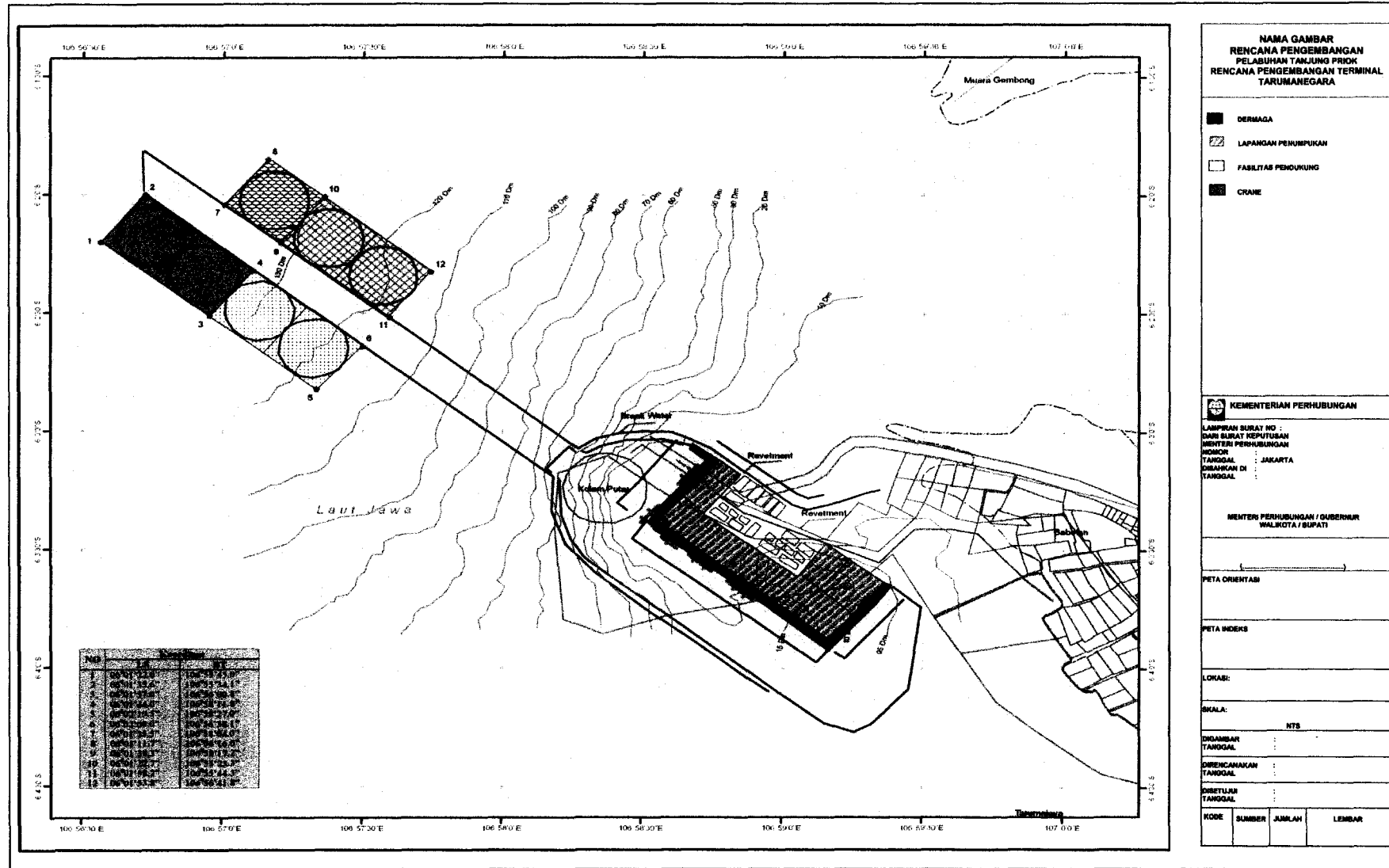


| | | | |
|---|--|--------|--------|
| <p>NAMA GAMBAR RENCANA PENGEMBANGAN PELABUHAN TANJUNG PRIOK RENCANA PENGEMBANGAN TERMINAL KARYA CITRA NUSANTARA DI MARUNDA</p> | | | |
| ① | OFFSHORE SERVICE (ALPHA KARSA PERSADA) | | |
| ② | KARYA CITRA NUSANTARA (KCN) | | |
| ③ | KARYA TEKNIK UTAMA (KTU) | | |
| ④ | KREASI TEKNIK BAHARI (KTB) | | |
| ⑤ | HUTAMA SARANA DHARTA | | |
| ⑥ | SPEED TRANS | | |
| ⑦ | JAYANTI | | |
| ⑧ | MARUNDA CENTER | | |
| <p> KEMENTERIAN PERHUBUNGAN</p> | | | |
| <p>LAMPIRAN SURAT NO : DARI SURAT KEPUTUSAN : MENTERI PERHUBUNGAN : NOMOR : TANGGAL : JAKARTA DISAHKAN DI : TANGGAL :</p> | | | |
| <p>MENTERI PERHUBUNGAN / GUBERNUR WALKOTA / BUPATI</p> | | | |
| <p>PETA ORIENTAM</p> | | | |
| <p>PETA INDEKS</p> | | | |
| <p>LOKASI:</p> | | | |
| <p>SKALA: ITS</p> | | | |
| <p>DIGAMBAR : TANGGAL :</p> | | | |
| <p>DIREKSI/DAKAR : TANGGAL :</p> | | | |
| <p>DIREKTUR : TANGGAL :</p> | | | |
| KODE | SUMBER | JUMLAH | LEMBAR |
| | | | |

Gambar IV.16 Rencana Pengembangan Pelabuhan di Marunda



Gambar IV.17 Rencana pengembangan Terminal Marunda Center.



NAMA GAMBAR
RENCANA PENGEMBANGAN
PELABUHAN TANJUNG PRIOK
RENCANA PENGEMBANGAN TERMINAL
TARUMANEGARA

DERMAGA
 LAPANGAN PEKUMPULAN
 FASILITAS PENDUKUNG
 CRANE

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

LAMPIRAN SURAT NO :
 DARI SURAT KEPUTUSAN
 MENTERI PERHUBUNGAN
 NOMOR :
 TANGGAL :
 DIKEMUKAKAN DI :
 TANGGAL :
 JAKARTA

MENTERI PERHUBUNGAN / GUBERNUR
 WALKOTA / BUPATI

PETA ORIENTASI

PETA INDEKS

LOKASI:

SKALA: NTS

DIGAMBAR
 TANGGAL:

DIREKANAKAN
 TANGGAL:

DISETUI
 TANGGAL:

| KODE | SUMBER | JUMLAH | LEMBAR |
|------|--------|--------|--------|
| | | | |

Gambar IV.18 Rencana Pengembangan Terminal Tarumanegara.

Bab V

Pokok Kajian Terhadap Lingkungan

V.1. Kondisi Saat Ini

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan internasional dengan beragam komoditas barang yang dilayani. Selain petikemas, terdapat pula beberapa jenis barang yang dilayani seperti curah kering (batubara, semen, pupuk), curah cair (oli, bbm, CPO, MIGAS), termasuk melayani bongkar-muat komoditas sapi.

Selain digunakan untuk aktivitas bidang usaha Kepelabuhanan, Pelabuhan Tanjung Priok juga menyewakan sebagian lahannya kepada mitra usaha industri, antara lain sebagai lokasi tangki timbun CPO, industri pengantongan semen dan pupuk. Kegiatan besar lainnya adalah adanya industri Galangan Kapal. Di sekitar DLKp pelabuhan juga terdapat industri pembangkit listrik yang dikelola oleh PT. Indonesia Power. Saat ini seluruh areal pelabuhan telah dimanfaatkan dan untuk pengembangannya di masa mendatang diperlukan lahan tambahan yang luas yaitu dengan membangun pelabuhan di sisi utara dan timur *breakwater* eksisting atau dikenal dengan rencana pembangunan Terminal Kalibaru Utara.

Dari berbagai kegiatan tersebut diperkirakan cukup potensial untuk dapat menurunkan kualitas lingkungan di sekitar Pelabuhan Tanjung Priok terutama dampak bagi kualitas udara dan kualitas perairan bila tidak dikelola secara benar sesuai dengan dokumen lingkungan hidup yang telah dimiliki oleh masing-masing industri serta AMDAL Kawasan yang telah dimiliki Pelabuhan Tanjung Priok.

V.2. Kualitas Udara dan Kebisingan

Pemantauan lingkungan di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok dilaksanakan secara berkala minimal dua kali dalam setahun. Pemantauan terhadap kualitas udara dilakukan dengan melakukan pengukuran kadar udara *ambient* yang meliputi pengukuran kadar SO_x, NO_x, CO, H₂S dan NH₃ di beberapa titik lokasi di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok. Lokasi titik pemantauan kualitas udara sebagaimana terlihat pada **Gambar V.2**.

Dengan mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor: 41 tahun 1999 tentang

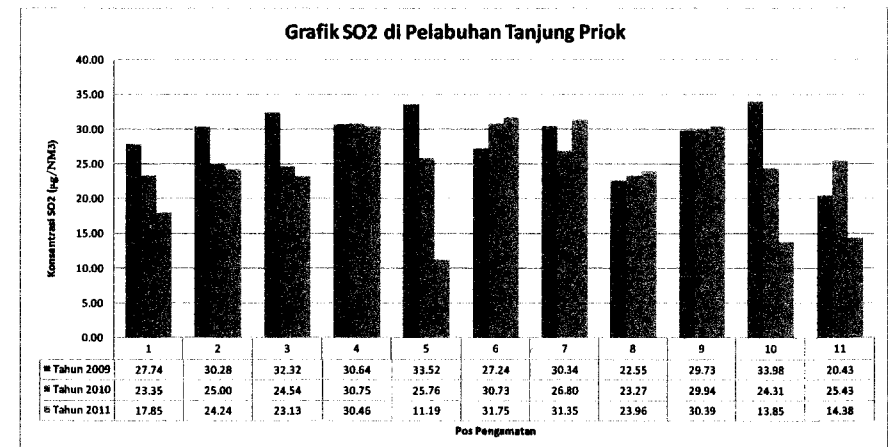
Baku Mutu Udara *Ambient* Nasional maka secara umum kondisi kualitas udara *ambient* di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok masih memenuhi baku mutu atau di bawah ambang batas yang diperkenankan.

Berikut ini diperlihatkan rentang parameter udara *ambient* yang terukur sebagai berikut:

a. Konsentrasi SO₂ (nilai ambang batas 900 µg/Nm³)

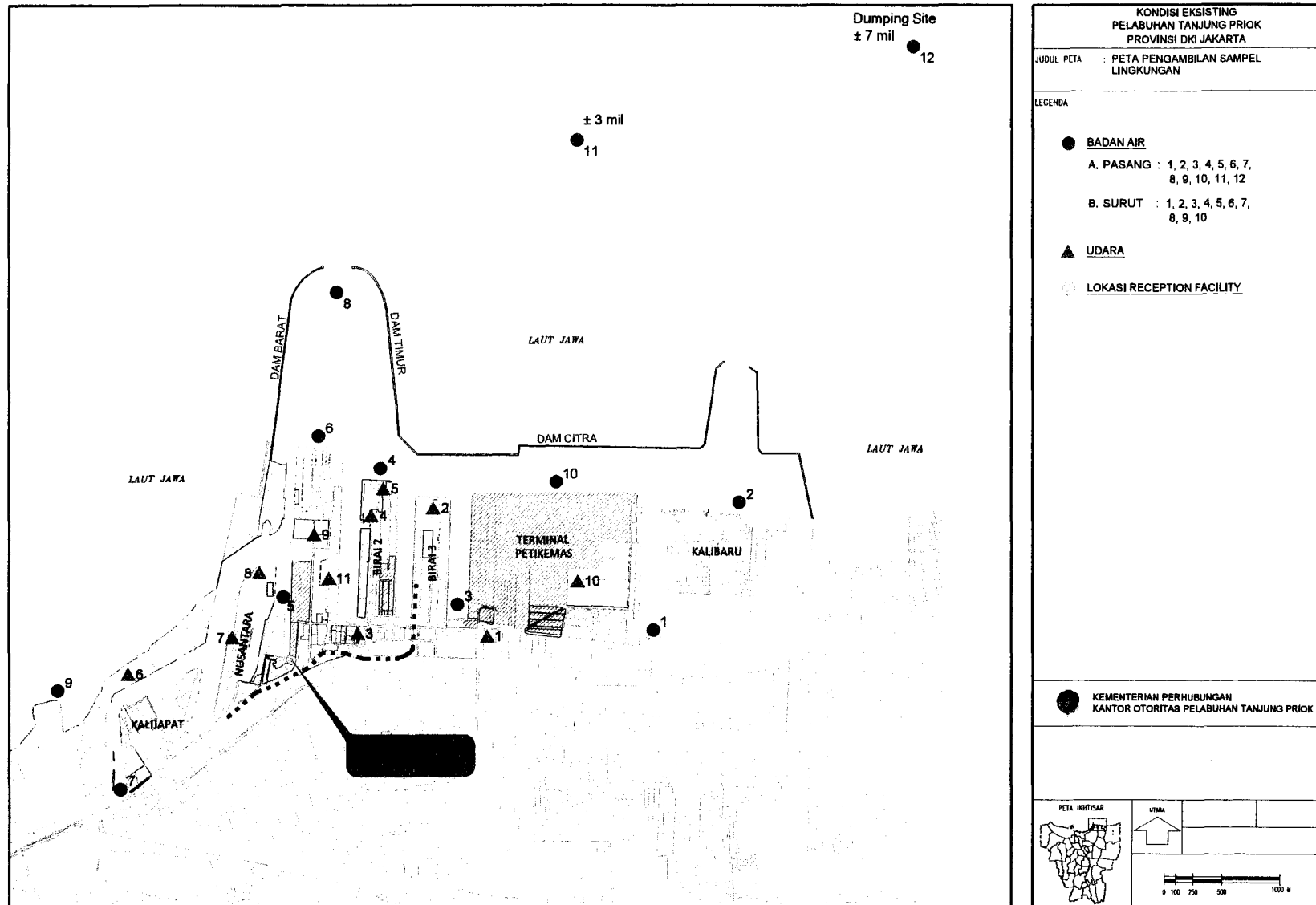
Parameter udara *ambient* ini di setiap stasiun pengamatan masih berada di bawah Baku Mutu, berada di kisaran 30 µg/m³.

Gas ini akan mengalami oksidasi di udara menjadi Sulfur Trioksida (SO₃) saat diemisikan dari knalpot kendaraan bermotor. Selanjutnya gas ini akan bereaksi dengan uap udara membentuk asam sulfat yang dapat menyebabkan terjadinya hujan asam.



Gambar V.1 Hasil pengukuran SO₂.

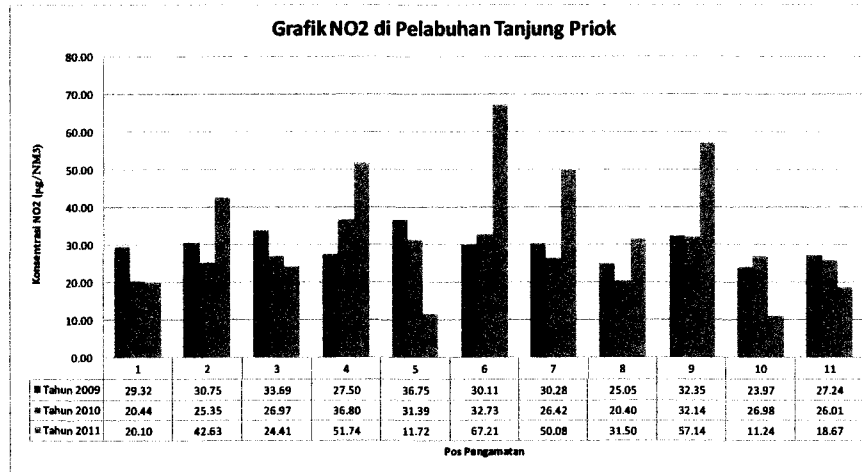
Dari grafik diatas diketahui parameter SO₂ di setiap stasiun trennya mengalami fluktuasi. Hal ini sangat dipengaruhi kondisi operasional di pelabuhan pada saat dilakukan pengukuran. Namun secara umum kadar SO₂ di Pelabuhan Tanjung Priok memenuhi Baku Mutu.



Gambar V.2 Lokasi Reception Facility dan pemantauan kualitas udara, kebisingan serta kualitas air di Pelabuhan Tanjung Priok.

b. Konsentrasi NO_2 (nilai ambang batas $400 \mu\text{g}/\text{m}^3$)

Dari hasil pengukuran yang dilakukan terlihat bahwa parameter NO_2 di setiap stasiun pengamatan masih berada di bawah Baku Mutu, yaitu berada di kisaran $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hasil pemantauan tahun 2011 terlihat bahwa beberapa lokasi pengukuran terlihat tren yang meningkat, hal ini diperkirakan disebabkan karena peningkatan kegiatan bongkar muat dan banyaknya kendaraan yang beroperasi di sekitar lokasi pemantauan.

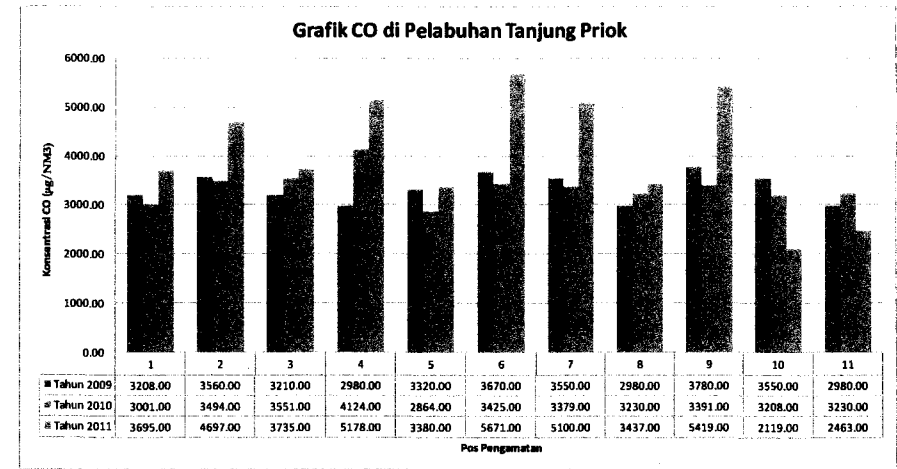


Gambar V.3 Hasil pengukuran NO_2

Meskipun kadar NO_2 mengalami peningkatan pada beberapa lokasi, namun secara umum masih memenuhi Baku Mutu yang disyaratkan.

c. Konsentrasi CO (nilai ambang batas $30.000 \mu\text{g}/\text{Nm}^3$)

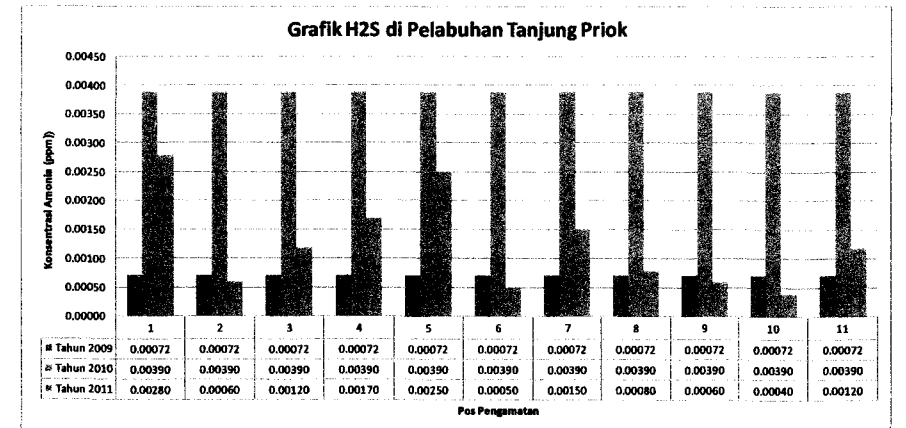
Dari nilai ambang batas $30.000 \mu\text{g}/\text{Nm}^3$, parameter gas ini di setiap stasiun pengamatan masih berada di bawah Baku Mutu dan berada di kisaran $3500 \mu\text{g}/\text{Nm}^3$. Sebagaimana hasil pemantauan kadar NO_2 , begitupun kadar CO pada beberapa lokasi terlihat terdapat tren yang meningkat.



Gambar V.4 Hasil pengukuran CO .

d. Konsentrasi H_2S (nilai ambang batas 0.02 ppm)

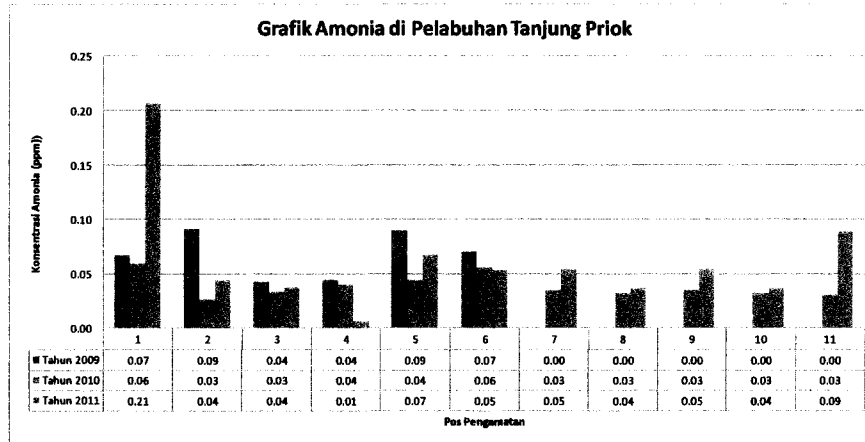
Dari nilai ambang batas 0.02 ppm, parameter gas ini di setiap stasiun pengamatan masih berada di bawah Baku Mutu dan berada di kisaran 0.003 ppm. Pada beberapa stasiun terlihat terdapat tren yang meningkat, hal ini menunjukkan bahwa program penghijauan di luar dan sekitar kawasan pelabuhan perlu ditingkatkan.



Gambar V.5 Hasil pengukuran H_2S .

e. Konsentrasi NH₃ (nilai ambang batas 2 ppm)

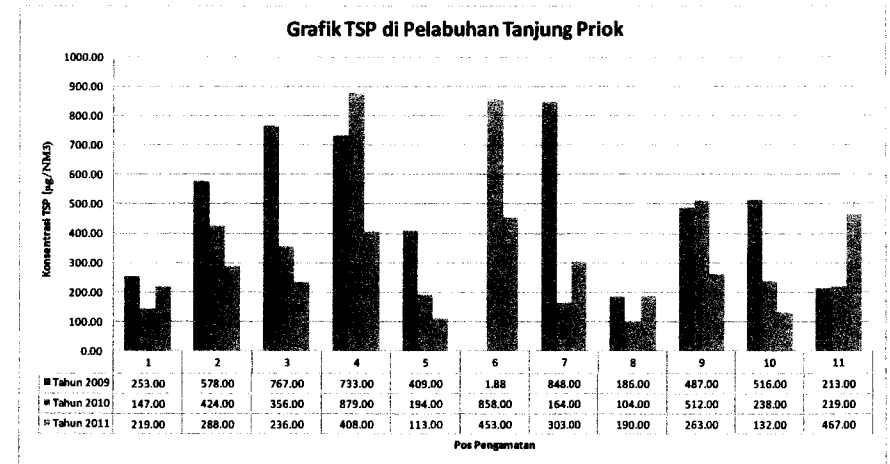
Dari grafik hasil pengamatan terlihat bahwa secara umum kadar amonia di udara *ambient* masih memenuhi Baku Mutu. Hasil pengamatan tahun 2011 terjadi peningkatan yang cukup tajam di lokasi sekitar pintu masuk Pos IX.



Gambar V.6 Hasil pengukuran NH₃.

f. Konsentrasi Debu (nilai ambang batas 230 µg/Nm³)

Dari hasil pemantauan dan pengukuran kadar debu di udara terlihat bahwa secara umum konsentrasi debu di udara berada di atas Baku Mutu yang diperkenankan. Tingginya kadar debu di udara di Pelabuhan Tanjung Priok umumnya disebabkan oleh debu yang berterbangan akibat jalan atau lapangan yang dilewati oleh kendaraan. Disamping itu juga disebabkan oleh kegiatan bongkar muat barang curah kering seperti batu bara, pasir dan kaolin. Untuk mengurangi kadar debu ini maka sejak awal tahun 2011 di Pelabuhan Tanjung Priok telah dioperasikan 1 (satu) unit mobil penyapu jalan (*Road Sweeper*). Disamping pengaruh dari Penggunaan *Road Sweeper*, penurunan kadar debu ini juga diperkirakan karena hampir semua jalan dan lapangan di Pelabuhan Tanjung Priok telah dilakukan perkuatan dengan konstruksi beton. Direncanakan pada tahun 2012 akan dilakukan pengadaan 1 (satu) unit *Road Sweeper* dengan pertimbangan luasnya area yang perlu disapu dengan alat ini.

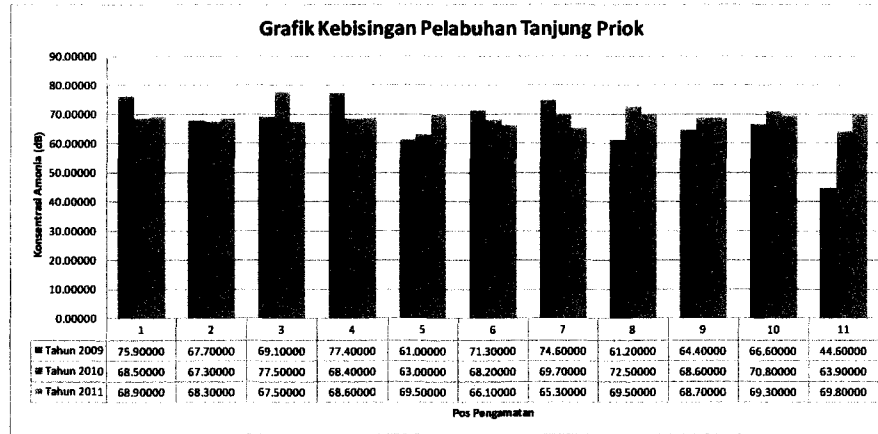


Gambar V.7 Hasil pengukuran konsentrasi debu.

g. Tingkat Kebisingan (nilai ambang batas 70 dB)

Dari hasil pemantauan yang dilakukan diketahui bahwa parameter kebisingan untuk stasiun pengamatan berada di kisaran 60 - 75 dB. Pengukuran kebisingan yang dilakukan dengan menggunakan alat *sound level meter* dan dilaksanakan dengan metoda pengukuran sesaat. Hasil dari pengukuran merupakan gambar tingkat kebisingan pada saat itu dan bukan sesuatu yang terus menerus. Umumnya kebisingan di pelabuhan melebihi Baku Mutu yaitu pada saat pengukuran dilakukan ada kendaraan yang lewat.

Meskipun demikian perlu dilakukan pengelolaan terhadap kebisingan ini dengan mewajibkan kendaraan yang beroperasi di pelabuhan sudah memiliki sertifikat layak jalan dari instansi terkait.



Gambar V.8 Hasil pengukuran tingkat kebisingan.

V.3. Kualitas Air Laut

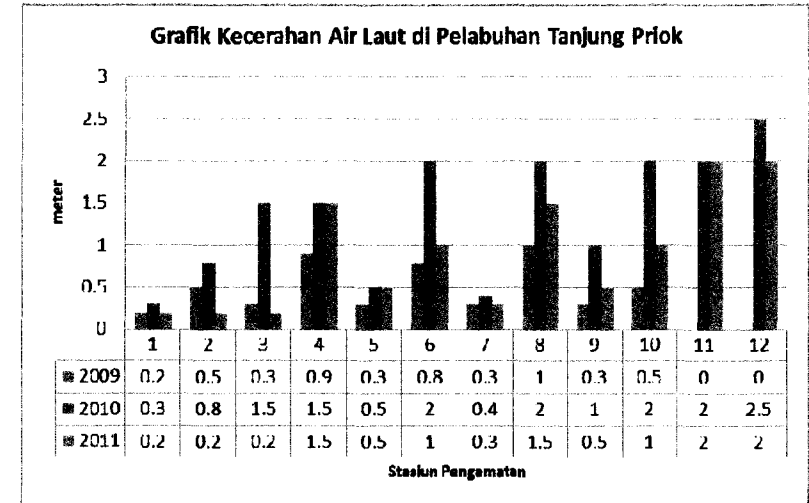
Pengukuran kualitas air laut Pelabuhan Tanjung Priok dilakukan pada 12 stasiun pengamatan di dalam dan sekitar perairan pelabuhan seperti yang terlihat pada Gambar V.2.

Hasil pemeriksaan air laut yang diperoleh dibandingkan dengan nilai parameter Baku Mutu air laut untuk perairan pelabuhan menurut Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 51 tahun 2004 tentang Baku Mutu Air Laut, lampiran I Untuk Perairan Pelabuhan.

Dari hasil pengambilan sample air laut di lapangan dan hasil uji laboratorium lingkungan maka dijumpai hal-hal berikut ini.

a. **Kecerahan air laut** (nilai ambang batas 3 meter)

Nilai kecerahan air laut berkisar antara 0.2-2 meter di semua stasiun pengamatan. Tingkat kecerahan masih berada di bawah nilai minimal yang diizinkan. Rendahnya nilai kecerahan diakibatkan oleh padatan tersuspensi yang terbawa oleh sungai yang bermuara di sekitar area Pelabuhan.

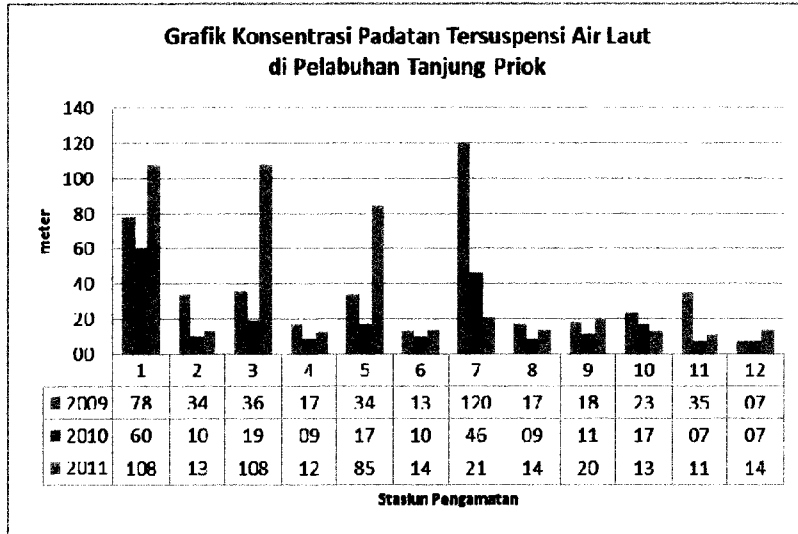


Gambar V.9 Grafik kecerahan air laut.

b. **Kebauan tidak berbau** pada semua titik stasiun.

c. **Konsentrasi padatan tersuspensi** (ambang batas 80 mg/l)

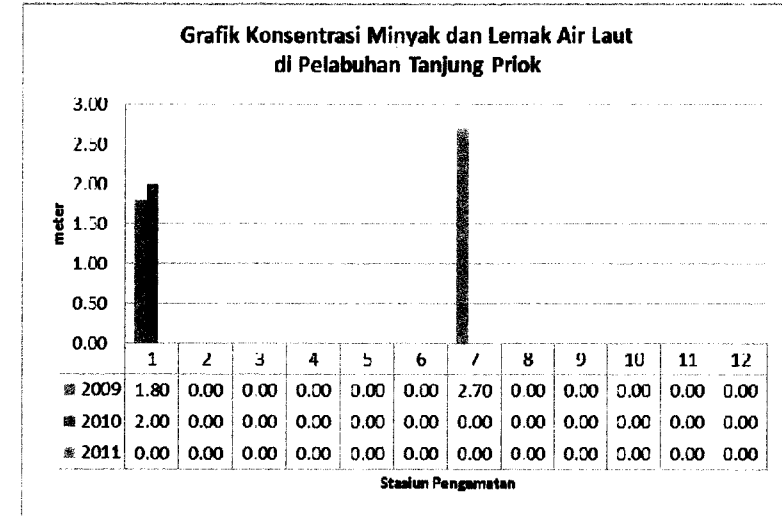
Nilai total padatan tersuspensi pada perairan di Pelabuhan Tanjung Priok yang tertinggi mencapai nilai 108 mg/l pada tahun 2011. Secara keseluruhan kandungan sedimen tersuspensi terdapat 3 stasiun pengamatan yang melebihi nilai ambang batas 80 mg/l. Kandungan padatan tersuspensi umumnya berasal dari sungai-sungai yang bermuara di sekitar pelabuhan.



Gambar V.10 Grafik kandungan sedimen tersuspensi.

d. Lapisan minyak dan Lemak (ambang batas 5 mg/l)

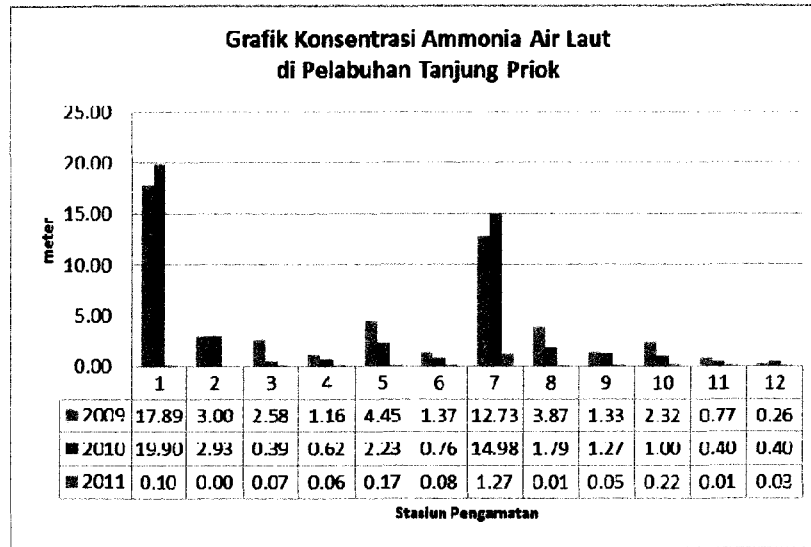
Hasil pemeriksaan parameter minyak dan lemak untuk setiap stasiun sampling pengamatan tidak ada yang melampaui nilai ambang batas yaitu 5 mg/l. Pada tahun 2009 kandungan tertinggi terjadi di stasiun pengamatan Muara Kali Japat dengan nilai mencapai 2.7 mg/l, tahun 2010 kandungan tertinggi di stasiun pengamatan Muara Kali Kresek dengan nilai mencapai 2 mg/l. Sedangkan pada tahun 2011, di seluruh stasiun pengamatan tercatat bahwa kandungan minyak dan lemak kurang dari 0.2 mg/l.



Gambar V.11 Grafik kandungan minyak dan lemak.

e. Konsentrasi ammonia (ambang batas 0.3 mg/l)

Dari grafik hasil pengamatan konsentrasi ammonia di perairan Pelabuhan Tanjung Priok terlihat bahwa nilai konsentrasi lemak menurun cukup tajam pada tahun 2011 di semua stasiun pengamatan. Kandungan ammonia tertinggi yang melebihi ambang batas terdapat di stasiun 7 di muara kali japat dengan nilai 1.27 mg/l. Tingginya kadar ammonia ini diperkirakan akibat dari proses pembusukan sampah organik yang terbawa oleh Sungai ke dalam kolam pelabuhan. Secara umum kandungan ammonia masih dibawah nilai ambang batas yang diperkenankan.



Gambar V.12 Grafik kandungan ammonia.

f. Konsentrasi fenol (ambang batas 0.002 mg/l)

Nilai ambang batas yang diizinkan adalah 0.002 mg/l dimana semua stasiun pengamatan memperlihatkan hasil di bawah nilai tersebut.

g. Konsentrasi Tembaga

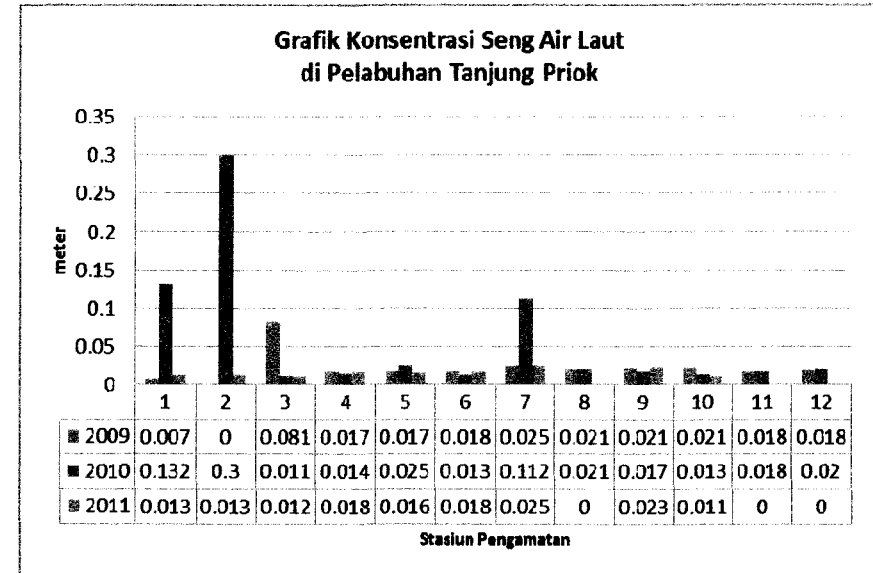
Dari hasil sampling terlihat bahwa tidak ada perubahan konsentrasi tembaga di Pelabuhan Tanjung Priok. Dengan ambang batas 0.06 mg/l, konsentrasi tembaga yang tercatat sangat kecil dengan nilai berada di bawah 0.0005 mg/l.

h. Timbal (Pb)

Dari hasil sampling terlihat bahwa tidak ada perubahan konsentrasi timbal di Pelabuhan Tanjung Priok. Konsentrasi timbal sangat kecil dan berada jauh di bawah ambang batas yaitu 0.1 mg/l di semua stasiun pengamatan.

i. Seng (Zn)

Dari hasil sampling terlihat bahwa pada stasiun 1,3, dan 4 kandungan seng meningkat secara tajam jauh melebihi ambang batas 0.1 mg/l. Sedangkan pada stasiun lainnya konsentrasi seng relatif kecil berada di bawah ambang batas yang diizinkan.



Gambar V.13 Grafik kandungan seng.

V.4. Evaluasi Kondisi Lingkungan Eksisting

Berdasarkan data hasil pemantauan lingkungan yang dilakukan secara berkala di Pelabuhan Tanjung Priok serta pengamatan langsung di lapangan maka dapat diuraikan sebagai berikut :

- Dengan mengacu pada standar atau baku mutu yang telah ditetapkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup Nomor: KEP. 51/MENLH/2004 tahun 2004 tentang Baku Mutu Air Laut maka secara umum kualitas air di Pelabuhan Tanjung Priok masih memenuhi. Namun demikian ada beberapa parameter air yang selalu tidak memenuhi baku mutu (melebihi baku mutu) yaitu Amonia Total (NH₃-N). Hal ini diperkirakan disebabkan oleh proses pembusukan sampah organik yang masuk ke perairan Pelabuhan Tanjung Priok melalui beberapa sungai, yaitu: Sungai Kali Japat, Kali Kresek dan Kali Lagoa. Hal ini juga dapat dilihat dengan pengamatan langsung di lapangan, yang mana secara visual di muara sungai tersebut banyak ditemukan tumpukan sampah dan wama air yang gelap dan kehitam-hitaman. Untuk mengurangi sampah yang masuk ke perairan pelabuhan telah dilakukan pengelolaan lingkungan secara rutin yaitu dengan memasang saringan sampah di Kali Kresek, Kali Japat dan Kali Lagoa yang mana volume sampah yang terbesar berada di muara Kali Kresek. Secara rutin sampah yang tertahan pada saringan di

lokasi ini diangkat ke darat dan untuk selanjutnya dibuang ke tempat pembuangan akhir.

Upaya pengelolaan lingkungan lainnya yaitu dengan melakukan pembersihan sampah di perairan dalam kolam pelabuhan dengan menggunakan kapal penangkap sampah. Hingga saat ini telah dioperasikan 6 (enam) unit kapal penangkap sampah dengan menggunakan *conveyor* serta dibantu dengan kapal/perahu kecil sebanyak 12 (dua belas) unit.

Untuk mencegah pencemaran limbah dari kapal, di Pelabuhan Tanjung Priok sudah dioperasikan *Reception Facility*. Sampah padat maupun limbah cair dari kapal yang berlabuh atau sandar di pelabuhan Tanjung Priok wajib menyerahkan limbahnya ke *Reception Facility*. Hal ini sesuai amanat yang diatur pada MARPOL 73/78 dan amandemen 95.

Adapun fasilitas yang dimiliki, meliputi :

1. Kapal tunda sebanyak 2 unit;
2. Tongkang penampung limbah cair, sebanyak 3 unit;
3. Tanki penampung limbah kapasitas 25 m³, sebanyak 1 unit;
4. Pompa *separator*, sebanyak 1 unit;
5. Pompa *portabel*, sebanyak 2 unit;
6. *Oil boom* dengan panjang 200 m, sebanyak 1 unit

Lokasi *Reception Facility* ditunjukkan dalam **Gambar V.2**.

- Secara umum kualitas udara *ambient* di Pelabuhan Tanjung Priok masih memenuhi baku mutu sesuai Peraturan Pemerintah Nomor: 41 tahun 1999 tentang Baku Mutu Udara *Ambient* Nasional. Namun demikian pada beberapa lokasi titik yang dipantau, dimana kadar debu di udara telah melampaui baku mutu yang diperkenankan, terutama pada lokasi bongkar muat barang curah kering (klinker, pasir, kaolin) dan lokasi yang banyak aktifitas bongkar muat serta lokasi yang banyak dilewati kendaraan.

Pengelolaan lingkungan yang dilakukan sebagai upaya untuk mengurangi pencemaran di udara adalah dengan melakukan penghijauan di dalam pelabuhan yaitu dengan melakukan penanaman pohon pelindung di sepanjang jalan lingkungan pelabuhan. Selain untuk keindahan, penanaman pohon ini juga dimaksudkan untuk menyerap debu yang beterbangan di udara.

Disamping itu untuk menangani tingginya kadar debu di udara telah dioperasikan 1 (satu) unit mobil penyapu jalan (*road sweeper*) sejak awal

tahun 2011. Pengoperasian mobil ini sejalan dengan program penataan pelabuhan Tanjung Priok yang telah dilakukan pada tahun-tahun sebelumnya dengan program betonisasi jalan dan lapangan. Dengan betonisasi jalan dan lapangan, tidak hanya mendapatkan jalan dengan konstruksi yang kuat namun juga mengurangi sumber debu dan memudahkan dalam pekerjaan kebersihan. Dari hasil pemantauan lingkungan di tahun 2011 terlihat bahwa kadar debu relatif turun dibanding tahun sebelumnya.

- Pelabuhan Tanjung Priok memberikan dampak langsung yang cukup besar bagi masyarakat sekitar dan pertumbuhan perekonomian Propinsi DKI Jakarta serta nasional. Namun disamping dampak positif bagi perekonomian, pelabuhan ini juga memberikan dampak negatif bagi kawasan sekitarnya yang salah satunya berupa kemacetan lalu lintas. Dengan meningkatnya arus barang yang melalui Pelabuhan Tanjung Priok maka jumlah kendaraan juga meningkat cukup tajam.

Berbagai upaya telah dilakukan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas ini yaitu dengan melakukan peningkatan kapasitas jalan di lingkungan pelabuhan yang dikenal dengan *port inner road improvement project*. Pekerjaan peningkatan jalan ini telah selesai dilaksanakan pada tahun 2010. Selain itu juga dilakukan peningkatan jalan arteri di sekitar pelabuhan oleh Pemda DKI Jakarta.

Upaya lain yang cukup mendesak dilakukan adalah dengan membangun jalan tol akses Tanjung Priok. Jalan tol ini akan menghubungkan jalan tol dalam kota dengan jalan tol *outer ring road*. Dengan jalan tol ini diharapkan akan mengurangi beban lalu lintas di jalan arteri karena kendaraan yang berasal dari kawasan industri seperti Cikampek, Cikarang, Bekasi dan Cakung dapat langsung menuju pelabuhan melalui jalan tol.

Tabel V.1 Kajian Lingkungan Hidup Kawasan Kalibaru dan Cilamaya

| | | | |
|---|---|--|---|
| 1 | Konsistensi dengan Rencana Tata Ruang | Sesuai | Pertimbangan diperlukan dalam hal kebijakan perlindungan areal pertanian. Dampak pada persawahan sepanjang jarak hampir 30km. |
| 2 | Dampak Sosial Ekonomi | Tidak berdampak pada mempersempitnya kesenjangan ekonomi regional | Investasi di Karawang mungkin akan meningkat |
| 3 | Kemacetan lalu lintas di Jabodetabek | Mempercepat kemacetan meskipun jalan akses baru terbangun. | Kemacetan akan berkurang karena sebagian dari lalu lintas pelabuhan akan bergerak keluar dari wilayah JABODETABEK. |
| 4 | Penataan pemukiman dan perubahan penggunaan lahan | Puluhan sampai seratus rumah ini harus dipindahkan untuk jalan akses. Perubahan penggunaan lahan yang dibutuhkan sepanjang jalan akses. | Lebih dari seratus rumah ini harus dipindahkan untuk jalan akses di Karawang. Perubahan penggunaan lahan yang dibutuhkan sepanjang jalan akses dengan jarak sekitar 30km di Karawang. |
| 5 | Dampak pada Perikanan | Reklamasi daerah berada di luar areal perikanan. Namun, koordinasi dengan kegiatan perikanan perlu dipertimbangkan, karena terbatasnya akses jalan timur jembatan yang akan dibangun di areal perikanan. | Sebagian dari areal perikanan akan dihilangkan oleh terminal baru. |
| 6 | Dampak pada Infrastruktur dan Pelayanan | Kecil kemungkinan bahwa jalan akses baru akan membagi masyarakat yang ada. | Akses jalan/rel kereta baru akan membagi jalan dan masyarakat |
| 7 | Dampak terhadap hutan mangrove, terumbu karang dan dataran pasang surut | hutan mangrove, terumbu karang dan dataran pasang surut yang ada pada areal ini tidak dalam skala besar | Pertimbangan diperlukan untuk melindungi terumbu karang di area tersebut. Dampak terhadap dataran pasang surut berkurang karena daerah reklamasi lepas pantai. |
| 8 | Dampak terhadap flora dan fauna | Tidak terdapat spesies langka yang ditemukan sekitar lokasi. | Tidak terdapat spesies langka yang ditemukan sekitar lokasi. |

Bab VI Penutup

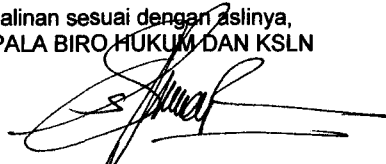
Telah dijabarkan Revisi Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok, yang dimulai dari permasalahan yang dihadapi dalam waktu dekat ini, kondisi aktual (*existing*) pelabuhan, proyeksi di masa depan hingga tahapan pengembangannya. Dokumen ini merupakan dokumen yang menjabarkan revisi dari program dan kegiatan pengembangan yang terdahulu sehingga dapat lebih sesuai untuk pengembangan 5 tahun ke depan. Diharapkan Rencana Induk ini dapat mewujudkan Pelabuhan Tanjung Priok menjadi pelabuhan yang handal, memiliki mutu pelayanan kelas dunia dan siap melayani tingginya permintaan akan pelayanan jasa kepelabuhanan di masa mendatang.

MENTERI PERHUBUNGAN

ttt

E. E. MANGINDAAN

Salinan sesuai dengan aslinya,
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN



UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001

Bab VI Penutup

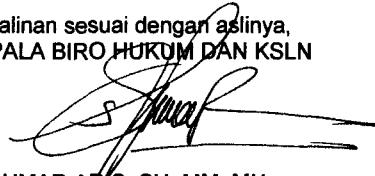
Telah dijabarkan Revisi Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok, yang dimulai dari permasalahan yang dihadapi dalam waktu dekat ini, kondisi aktual (*existing*) pelabuhan, proyeksi di masa depan hingga tahapan pengembangannya. Dokumen ini merupakan dokumen yang menjabarkan revisi dari program dan kegiatan pengembangan yang terdahulu sehingga dapat lebih sesuai untuk pengembangan 5 tahun ke depan. Diharapkan Rencana Induk ini dapat mewujudkan Pelabuhan Tanjung Priok menjadi pelabuhan yang handal, memiliki mutu pelayanan kelas dunia dan siap melayani tingginya permintaan akan pelayanan jasa kepelabuhanan di masa mendatang.

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

E. E. MANGINDAAN

Salinan sesuai dengan aslinya,
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN



UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001

Bab VI Penutup

Telah dijabarkan Revisi Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok, yang dimulai dari permasalahan yang dihadapi dalam waktu dekat ini, kondisi aktual (*existing*) pelabuhan, proyeksi di masa depan hingga tahapan pengembangannya. Dokumen ini merupakan dokumen yang menjabarkan revisi dari program dan kegiatan pengembangan yang terdahulu sehingga dapat lebih sesuai untuk pengembangan 5 tahun ke depan. Diharapkan Rencana Induk ini dapat mewujudkan Pelabuhan Tanjung Priok menjadi pelabuhan yang handal, memiliki mutu pelayanan kelas dunia dan siap melayani tingginya permintaan akan pelayanan jasa kepelabuhanan di masa mendatang.

MENTERI PERHUBUNGAN

ttd

E. E. MANGINDAAN

Salinan sesuai dengan aslinya,
KEPALA BIRO HUKUM DAN KSLN



UMAR ARIS, SH, MM, MH
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630220 198903 1 001